



I NUOVI SET DI STAR WARS IL RISVEGLIO DELLA FORZA!

X^{treme} RC Cars

TEKNO RC
EB48SL
BUGGY BRUSHLESS

TECNICA:

AMMORTIZZATORI

CAMBIARE L'OLIO
DEGLI RTR

BATTERIE

AUMENTARE
LE PRESTAZIONI

MOTORI

NITRO

CON PAUL KING

STAR WARS RC

© & TM LUCASFILM LTD.

N°49 XRC - 5,50 Euro



www.hobbymedia.it

JQ RACING THE eCAR LOSI 8IGHT GAS HPI RACING CRAWLER KING

WWW.HPIRACING.COM

WWW.RADIOSISTEMI.IT

ACTUAL SIZE



Baja Q32

HP114060 Q32 BAJA BUGGY RTR

La Q32 Baja Buggy è stata progettata per il massimo del divertimento a scale da mini o più compatte portatili. Tutto dipende da dove si vuole correre, ma trasforma in azione regolando una grande scelerazione nella guida. saltando mini ampie e piatte nel vostro salotto o tavolo da pranzo! Un radiocomando proporzionale digitale permette alla Q32 Baja Buggy di essere guidata come i modelli più grandi. La batteria LiPo non solo garantisce la massima durata, ma anche la massima potenza e quando la batteria si scarica semplicemente collega il cavo di ricarica al trasmettitore e in pochi minuti sarete pronti di nuovo a guidare la vostra Q32.

SALTA!

Salta con la rampa inclusa.



READY TO RUN!

- ✓ Radiocomando 2.4GHz per coprire grandi distanze e senza dover cambiare canali
- ✓ Batterie e caricabatterie sono inclusi!

FOLLOW US ON:



WWW.HPIRACING.COM



TF-60 24GHz
2.4GHz FHSS Digital RC System

REAL STEER
PROPORTIONAL STEERING
FOR PRECISE CONTROL



Potenza LiPo!

Batteria LiPo all'interno.

Carica facile!

Attacca il cavo dalla radio al
buggy e i canali!

RADIOSISTEMI



©2014 HPI Racing Products International, Inc. All rights reserved.

Se come noi siete fan di Star Wars quando sfoglierete questo numero probabilmente avrete già visto l'ultimo episodio: "Il Risveglio della Forza". Il rapporto fra modellismo e la saga ideata da George Lucas, è di lunga durata. Il modello dello Star Destroyer utilizzato alla fine degli anni 70 per girare le spettacolari scene del primo film di Guerre Stellari è stato realizzato utilizzando parti di kit statici come quello della replica in scala 1/700 della portaerei giapponese Shinano prodotta dalla Tamiya, della USS Enterprise, della Matilda (1/35), della Taiho (1/700) e dell'M16 in scala 1/35. Per celebrare questo risveglio della Forza abbiamo voluto fare uno strappo alla regola e presentare BB8 (il piccolo robot radiocomandato prodotto dalla Sphero in collaborazione con la Disney) e gli ultimi set della LEGO dedicati al nuovo film diretto da JJ Abrams.

Ovviamente non ci siamo dimenticati del modellismo "tradizionale" e in questo numero troverai quattro test di alcuni fra i più interessanti auto-modelli arrivati negli ultimi mesi sugli scaffali dei negozi e varie pagine di tecnica modellistica.

Buon divertimento e buon inizio anno a tutti. Che la Forza sia con voi!!

FRANCESCO FONDI
(PUBLISHER)



HOBBYMEDIA

Xtreme RC Cars - Numero 49
Managing editor: Massimo Belfiore
Publisher: Francesco Fondi
Direttore Responsabile: Roberta Calce
Supervisione grafica: Neuro Design

Redazione: Simplo, Derek Buono, Jeff Eveleigh, Alberto Cipolli, Vito Pietroforte, Davide Pasca, Emanuele Bonanni, Stephen Bess, Andrew Mock, Dave Palacios, Shane Archer e il mitico "ciccione bastardo".

Si ringrazia: Francesco Baldo, Fabio Garofali, Michele Moschetta, Claudia Draeger, Manila, Giovanni Forti, Giorgio Zaccagna, Gianluca Decina, lo staff della

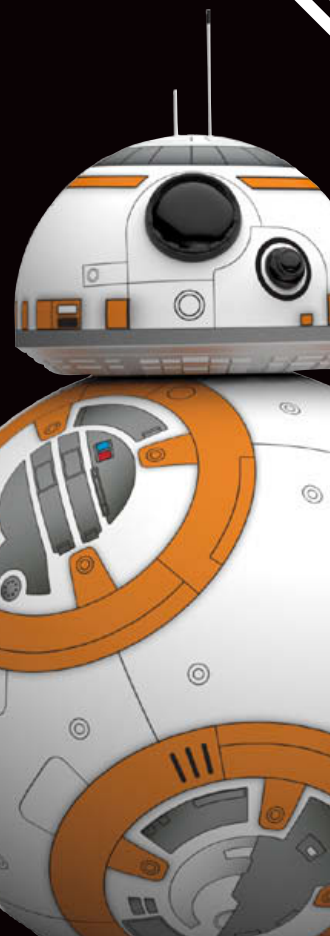
Bandai, Frank McKinney, Giulio Baronti, Nicola Mirto, Nicola Bernacca, Lorenzo Maini, Giuseppe e Diego "Bizmodel", Franco Iannella, Francesco e Lorenzo Ristori, Leo Pergher, Emanuele Tomassini, Alex, Simona Sabatini e Massimo Balboni.

Pubblicità (Email): staff@hobbymedia.it
Stampa: Pignani Printing - Nepi (Viterbo).
Distribuzione: Distributore per l'Italia Press-di distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. - 20134 Milano.

Pubblicazione bimestrale della Hobby Media Srl sede legale, Via Sesto Miglio n°74, 00189 Roma

Email: staff@hobbymedia.it
Registrata presso il tribunale di Roma N°383/2006 del 17 ottobre Numero ISSN 1970-0261

Tutti i diritti sono riservati.
La riproduzione dei contenuti totale o parziale, in ogni genere o linguaggio, senza il consenso scritto della casa editrice è espressamente vietata. Il materiale inviato non verrà restituito. Tutti i marchi citati nella rivista sono di proprietà delle rispettive case.
È severamente proibito inviare fotografie o video di ragazze non in bikini o comunque troppo vestite...



BB-8

Sphero

BB8 "APP ENABLED DROID"

Questo è il droide che stavi cercando.

© & ™ LUCASFILM LTD.

Il droide BB-8 è uno dei protagonisti del film "Il Risveglio della Forza". Sin dal suo debutto nel primo teaser di questo nuovo episodio della saga di Guerre Stellari BB-8 è entrato nei cuori dei fan della saga entrando in diretta concorrenza con l'altrettanto simpatico R2D2.

La versione che abbiamo testato è quella prodotta dalla Sphero, la stessa ditta che ha sviluppato il droide che si vede in azione nel film. Si tratta quindi di un prodotto veramente unico, forse il primo caso in cui una replica in scala (tipicamente destinata ai collezionisti amanti di memorabilia cinematografica) include la tecnologia utilizzata dai produttori del film. Normalmente dopo l'uscita di un film bisognava aspettare mesi o anni per poter trovare dei giocattoli da collezione di buon livello, senza dimenticare che

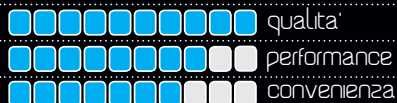
per molti anni spade laser e navi spaziali realmente funzionanti esisteranno solo nel mondo fantastico dei film. Ma questo BB-8 è diverso. Questo piccolo capolavoro tecnologico della Sphero è sia un giocattolo da collezione da mettere in bella mostra sulla propria scrivania sia un robot da pilotare (via Bluetooth) tramite il proprio smartphone Apple o Android. Questo astrodroid domestico misura 11,4 centimetri di altezza (contro i 67 centimetri dell'originale). Appena tirato fuori dall'elegante confezione può essere caricato tramite induzione poggiandolo sull'apposito dock. Dopo aver scaricato l'App gratuita sul proprio smartphone, si passa all'allineamento "Bluetooth" e finalmente si può iniziare a giocare con BB-8. È possibile controllarlo fino a 100 metri di distanza e una carica dura fino a un mas-

simo di 60 minuti. Fra le varie modalità di utilizzo c'è quella di "pattugliamento" che grazie a un sistema di intelligenza artificiale permette al robottino di esplorare l'ambiente circostante (simile al bump mapping dell'aspirapolvere Roomba della iRobot) potrete vedere questo simpatico astrodroid aggirarsi autonomamente in casa. Il corpo a sfera del robottino contiene alcuni led luminosi ma gli effetti sonori provengono dall'App che si occupa anche della funzione di controllo vocale. L'interfaccia grafica è stata curata nei minimi dettagli (quando l'opzione "pattugliamento" è attiva sullo schermo viene visualizzato il log dell'esplorazione con i dettagli di telemetria aggiornati in tempo reale) e aiuta ad immergersi ancora di più nelle atmosfere del nuovo capitolo dalle saga di Star Wars.





PAGELLA



VOTO FINALE

9.0

Se sei un appassionato della saga ideata da George Lucas (chi non lo è?) e stai cercando un modello radiocomandato diverso dal solito questo BB8 della Sphero è perfetto. È piccolo, è un concentrato di tecnologia ed è senza dubbio il miglior giocattolo di Star Wars mai prodotto. L'unico difetto che siamo riusciti a trovare, a parte il prezzo che forse poteva essere leggermente inferiore, è la compatibilità con i vecchi iPhone 4S. L'App gira ma, almeno nella versione disponibile al momento del test è abbastanza lenta e a volte va in crash e si chiude automaticamente.

CONTATTI:

SPHERO

www.sphero.com

Codice prodotto: R001

Questo piccolo droide ha una batteria caratterizzata da un rapporto di uno a tre: un'ora in funzione e 3 ore in carica.

BB8 si può anche controllare tramite la voce. I comandi disponibili sono:
 "Ok, BB-8", "Vieni, BB-8"
 "Guardati intorno"
 "Vai in Esplorazione"
 "Vai a dormire"
 "Svegliati"
 "Fai attenzione"
 "È una trappola"
 "Scappa"
 "Cosa ne pensi"
 "Come ti senti"



COMPATIBILITÀ Apple:

Sistema Operativo: iOS 8 o superiore
 iPad 3 o versioni successive
 iPhone 4S o versioni successive
 iPod touch 5a generazione o successiva

COMPATIBILITÀ Android:

Sistema Operativo: Android 4.4.2+
 Qualunque dispositivo provvisto di BLE con telecamera posteriore, se si vuole utilizzare la funzione di messaggistica "olografica".

40 AMPERE O MORTE

Testo e foto di: Derek Buono

Le batterie sono cambiate molto negli ultimi tempi. Venti anni fa si caricava con amperaggi da 15/20 e ogni tanto si sentivano voci di qualcuno che caricava direttamente dalla batteria della macchina. La sfida consisteva nel cercare di mettere più energia possibile dentro alle celle nel minor tempo, per andare più veloci, complice il regolamento delle corse stock nelle quali bisogna cercare ogni strada per avere anche il minimo vantaggio sugli altri. Le LiPo avrebbero dovuto risolvere questa situazione, dato che non avendo effetto memoria possono essere ricaricate senza troppi accorgimenti. Chi ha comprato celle con ratei di ricarica 1C si tappi le orecchie, ma certi rituali Voodoo di caricamento sono veri. Sappiamo di gente che ha raggiunto anche i 70 ampere; sì 70 ampere! Dato che conosciamo il mondo delle corse sappiamo che anche se una pratica è adottata dai piloti più veloci, non sempre funziona davvero. Quando uno è veloce è veloce comunque certe cose hanno senso solo quando si deve rosicchiare anche il centesimo di secondo. Ha senso che anche noi comuni mortali pratichiamo queste tecniche? Ne apprezzeremmo davvero i vantaggi? Per capirlo abbiamo inforcato i nostri occhiali da secchioni e fatto qualche test per capire se pompare molta corrente dentro alle moderne LiPo ci farà davvero andare più forte.

MODELLO DEL TEST

TELAIO: Tamiya 419

ESC: ORCA VX3

MOTORE: R1Wurks UP 13.5

BATTERIA: ORCA Infinite HV

CARICATORE: ICharger 406 Duo

PILOTA: Rod Canare

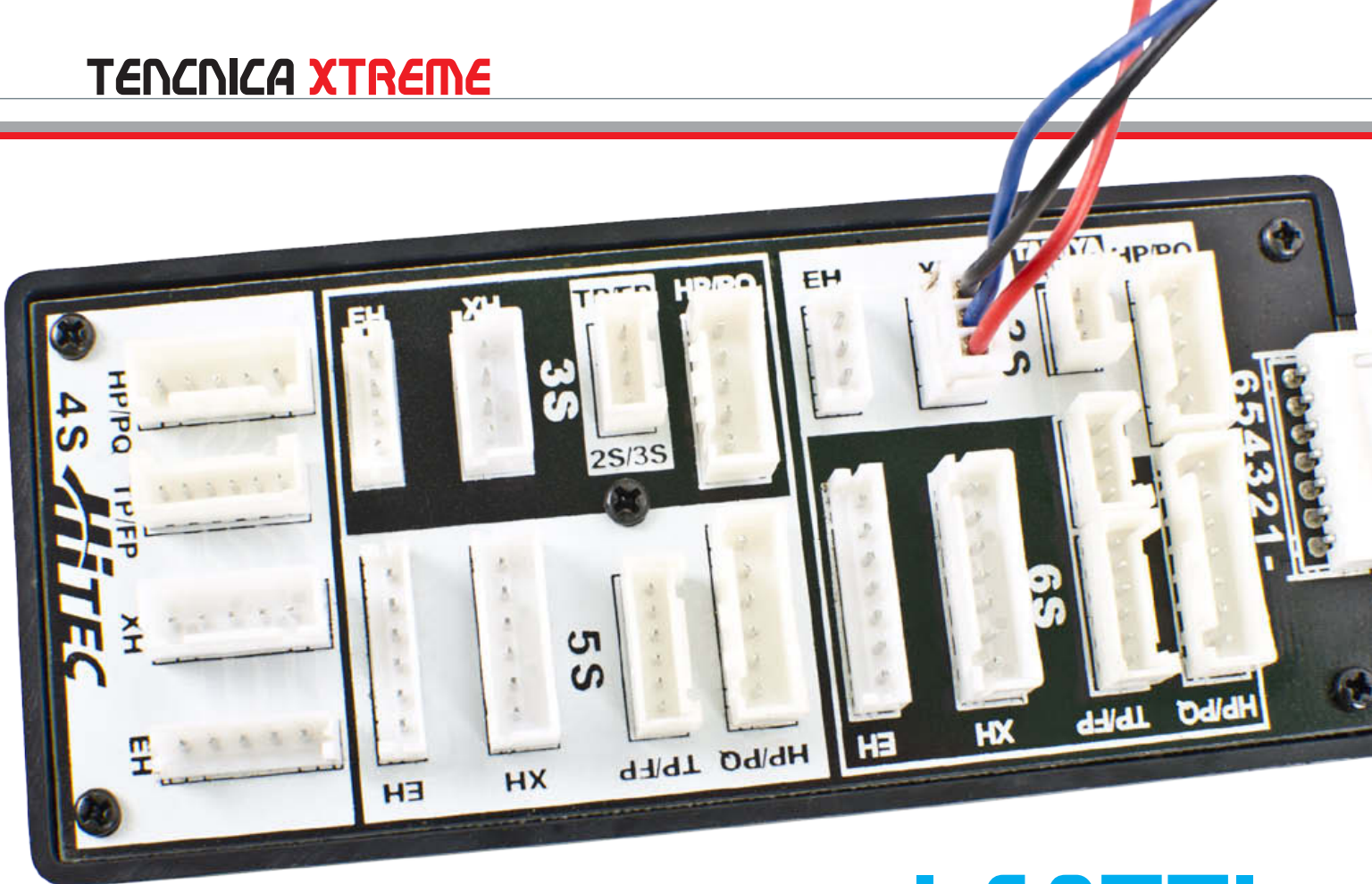


METODOLOGIA



Il tracciato Tamiya è perfetto: conosciamo le curve a memoria e il grip è costante. Abbiamo scelto Rod, come pilota, perché il suo livello è alto e conosce la pista molto bene. È fondamentale, per un test affidabile, che le prestazioni non siano influenzate dalla curva di apprendimento del circuito. Abbiamo usato due pacchi batteria caricati a due diversi ratei: uno a 40 ampere e uno a 6,2 (1C). Abbiamo quindi effettuato le corse (preparando la macchina come per una gara) cercando di correre ogni volta nelle stesse condizioni di pista e di temperatura. Abbiamo simulato delle qualifiche di 5 minuti e tutti i giri in cui si sono verificati incidenti o uscite (2 in tutto) sono stati eliminati dai dati.





I DATI



Rod (il nostro "Stig" per un giorno) ha fatto un paio di corse di riscaldamento e, una volta a regime, abbiamo registrato i dati. Alla fine abbiamo effettuato un totale di 6 corse, riducendo le pause il più possibile, quindi abbiamo raccolto i tempi e applicato una cosa che abbiamo imparato tanti anni fa: la matematica.

40 Ampere

Tempo medio: 14,293

6.2 Ampere (1c)

Tempo medio: 14,423

Vantaggio sul giro 0,13: Può sembrare una piccola differenza, ma basta moltiplicarla per 10 giri per trasformarla in 1,3 secondi. In certe gare è abbastanza per fare la differenza fra una finale e l'eliminazione!

I FATTI NUDI E CRUDI

I tempi medi mostrano un decisivo vantaggio dell'alto rapporto di carica; 0,13 secondi sono un bel gap nelle gare stock dove contano anche i minimi dettagli. Questo fatto, va comunque preso "con le pinze" perché, ad esempio, il giro più veloce in assoluto è stato ottenuto con la carica 1C. La media di quella è stata di 13,84 secondi contro i 14,26 della carica 40A, dando spazio alla deduzione che la carica non conti poi così tanto. Sono i dati complessivi che indicano come più performante le carica maggiorata.

IL FATTORE ERRORE

Anche se abbiamo fatto tutto il possibile per evitarlo, esiste comunque un margine d'errore che non possiamo eliminare e sappiamo che sicuramente i dati ne sono stati influenzati.

TEMPERATURA

Abbiamo corso all'aperto e il sole andava e veniva, variando la temperatura del tracciato di 10/15 gradi, con conseguenti variazioni sui tempi dei giri.

È per questo che abbiamo corso praticamente di seguito al fine di ridurre il più possibile le variazioni di condizioni della pista.

DEGRADO DELLE GOMME

Sappiamo tutti che le gomme si consumano. Rod ha portato un set nuovo di fabbrica e lo abbiamo usato per tutto il test. Con il consumo delle gomme il calo di prestazioni è stato però graduale per entrambe le batterie.

In pratica, se le gomme erano 5 decimi di secondo più lente del giro precedente, il rallentamento era lo stesso per tutte e due le batterie.

Il fatto che i nostri giri più veloci sono stati quelli alla fine del test significano che le gomme hanno tenuto bene.

ANALISI APPROFONDATA

Ci siamo seduti di fronte ad un foglio elettronico per diverse ore per interpretare i dati e li abbiamo suddivisi per segmenti.

GIRI: 1-5

40 ampere: 14,129
6.2 ampere: 14,291
Vantaggio: 0,161 secondi

GIRI: 11-15

40 ampere: 14,272
6.2 ampere: 14,393
Vantaggio: 0,121 secondi

GIRI: 6-10

40 ampere: 14,377
6.2 ampere: 14,382
Vantaggio: 0,005 secondi

GIRI: 16-20

40 ampere: 14,399
6.2 ampere: 14,554
Vantaggio: 0,155 secondi

IL CICLO SEGRETO

Non è solo la carica delle batterie a migliorare le prestazioni, ma anche modalità e tempi. Ecco il "rituale" usato dai professionisti.

1. Scarica a 40 o più ampere.
2. Carica immediata a 40 ampere.
3. Cercare di far coincidere la fine della carica con l'inizio della gara.

Finire con 20 o 30 minuti di anticipo riduce i vantaggi di questa procedura.

4. Usare la stessa batteria per tutta la giornata. I dati indicano che le batterie rendono meglio se vengono usate più volte di seguito.



ANALISI VELOCE



Valutando i tempi medi a gruppi è interessante notare come un certo

vantaggio si evidenzi nei primi 5 giri. È ancora più interessante perché il pacco batterie 1C ha prodotto il giro più veloce entro questo tempo, ma nella media è rimasto comunque sotto di 0,161 secondi.

Dopo questi primi 5 giri il vantaggio sembra ridursi a zero, con solo 0,005 secondi di differenza. Dopo i secondi 5 giri lo scarto sale ancora e continua fino alla fine.



PERICOLO! PERICOLO!



La carica a 40 ampere richiede uno speciale caricatore e un po' di addestramento per evitare di generare qualche palla di fuoco.

Se non siete a vostro agio con i rischi di questa operazione o non siete sicuri che le vostre batterie possano sopportare un carico del genere, vi raccomandiamo di continuare a procedere con le cariche tradizionali. Si tratta di un metodo che richiede prudenza ed esperienza.

GARE STOCK O APERTE?

Siete arrabbiati perché avete scoperto che qualcuno usa questi "trucchi" per andare più veloce? Le classi stock non dovrebbero premiare solo chi guida meglio? È questo il motivo per cui noi preferiamo le classi libere. Con tutta quella potenza a disposizione non diventa fondamentale avere il miglior motore e le batterie più care sul mercato. Quindi, se odiate questo articolo con tutto il cuore, probabilmente le classi aperte sono quelle che fanno per voi.

CARICATORE E ALIMENTATORE

I caricabatterie comuni, in genere, arrivano a caricare fino a 15 ampere, ma per il nostro esperimento è servito uno strumento decisamente più potente: l'iCharger 4010 Duo (distribuito in Italia dalla Electronic Dreams), capace di caricare due pacchi contemporaneamente a 40 ampere oppure uno a 70 ampere. Pochi altri caricatori sono capaci di prestazioni del genere e molti sono destinati ai modelli di elicotteri e aerei, su cui si montano batterie LiPo anche a 10 celle!

ANDARE VELOCI

LA TEMPERATURA

Uno dei parametri fondamentali da considerare per le prestazioni delle batterie è la temperatura. Per evitare problemi ci sono delle regole molto rigide a riguardo, ma uno dei vantaggi della carica a corrente maggiorata è che la batteria si scalda e questo permette un rilascio più veloce della potenza. Abbiamo registrato una differenza di 8/10 gradi; la carica a 40 ampere ha portato le batterie a circa 38 gradi.

TEMPISTICA

Un altro trucco per massimizzare le prestazioni è quello di far coincidere il più possibile il termine della carica con l'inizio della gara. L'ideale sarebbe terminare proprio nel momento in cui si deve scendere in pista.

VITA DELLE BATTERIE

Ci sono alcuni lati negativi nel caricare a 40 ampere; il più importante è quello della riduzione della vita delle batterie; è il prezzo della vittoria. Si tratta di portare l'equipaggiamento al limite delle sue possibilità e questo lo consuma in fretta.

FRETTA E ATTESA

Un'ora: se caricate a 1C il tempo necessario è di un'ora. Nel frattempo potete lavorare alla macchina, pranzare o stare seduti a guardare l'orologio lamentandovi del fatto che dovete aspettare così tanto. Con la carica a 40 ampere sarete pronti in 10 minuti. Per quelli che non hanno mai pazienza la carica maggiorata ha anche questo aspetto da considerare.



CICLO FINALE



Trent'anni fa il trucco era quello della carica lenta; ci volevano 10 ore per preparare una batteria.

La differenza in termini di potenza era simile a quella che abbiamo descritto in questo articolo. Quelli che non riescono a finire un giro senza schiantarsi non apprezzeranno la potenza, ma i nostri dati non mentono: esiste un vantaggio consistente.

IL PIACERE DI VOLARE SAFE

Tutti e non solo i principianti potranno approfittare della sensazione di sicurezza che offre la tecnologia SAFE. Con la tecnologia SAFE ogni velivolo RC riesce a riconoscere la sua posizione in relazione all'orizzonte. Ed è proprio questa percezione della posizione che sta portando allo sviluppo di una serie di velivoli e elicotteri adatti per piloti che vogliono migliorare le loro capacità di volo.

Blade® 200 SRX Elicottero

Siete oramai in grado di controllare il vostro elicottero coassiale ad occhi chiusi? Provate gli elicotteri monorotore, approfittando delle diverse fasi di volo SAFE.

TECNOLOGIA HORIZON HOBBY

Niente Panico Premi il tasto

Provando qualcosa di nuovo, ogni tanto, si rischia di perdere il controllo. Non con la tecnologia SAFE. Basta premere il tasto antipanico e la tecnologia SAFE vi farà riprendere il controllo del velivolo immediatamente. Attivando questa funzione, il modello ritorna in volo livellato. Potete attivare questa funzione in ogni fase di volo e quando volete. Questa è solo una delle tante funzioni SAFE che vi aiuteranno a migliorare le vostre capacità di volo gradualmente e senza stress.



Modo Principianti – L'inclinazione di rollio e beccheggio è limitata. Quando si rilasciano gli stick, il modello ritorna in volo livellato.

Modo Intermedio – L'inclinazione di rollio e beccheggio è più ampia, ma l'elicottero ritornerà comunque in volo livellato quando si rilasciano gli stick.

Modo Esperti – Non c'è controllo dell'inclinazione di rollio e beccheggio e non è disponibile la funzione del volo livellato.



ParkZone® Sukhoi SU-29MM Park Flyer

Con le fasi di volo SAFE potete esplorare manovre aerobatiche aggressive con un minore rischio e maggiore fiducia in voi stessi.

Mode Stagility – Questo modo consente di eseguire le manovre aerobatiche o 3D, ma appena si rilasciano gli stick, il modello ritorna in volo livellato.

Mode AS3X® 3D – Questo modo unisce una risposta precisa e tempestiva alla stabilità della tecnologia AS3X per poter provare manovre 3D a bassa velocità.

Modo AS3X Precision – In questo modo vengono mitigati gli effetti di raffiche di vento o turbolenze durante il volo aerobatico.

Per scoprire di più della tecnologia SAFE e vederla in azione visita FLYSAFERC.com



SAFE™
SENSOR ASSISTED
FLIGHT ENVELOPE



Iniziamo dicendo che è un modello molto interessante.

JQ RACING **THE eCAR** **White Edition**

IMPOSSIBILE? NON PER LA JQ RACING!



Testo Ben Piggott **foto:** Derek Buono

La JQ è distribuita in Italia da www.team3racing.it

Abbiamo tutti sentito espressioni come “Perché reinventare la ruota” o “Se funziona non cambiarlo”.

Se siete d'accordo con questi concetti non andrete d'accordo con Joseph Quagraine (JQ), fondatore e proprietario della JQ Racing. È proprio andando contro questi principi che è diventato uno dei più importanti produttori di modelli RC da competizione. Questo pilota di classe mondiale ha deciso di produrre macchine nel 2010. Fedele alle sue radici agonistiche si è dedicato esclusivamente alle buggy 1:8 a scoppio, producendo un ottimo modello che ha evoluto e migliorato nel corso degli anni. Il suo team ha conquistato i podi di tutto il mondo e il marchio è diventato famoso in poco tempo. Anche se nelle vene di Joseph scorre carburante nitro, ha capito che il mercato elettrico non poteva essere ignorato neanche nella classe 1:8 e ha deciso di sviluppare la THE eCAR. Prima c'era la Yellow Edition e ora la White. Scopriamola insieme!

CODICE #: USA-JOE0677
TEMPO DI MONTAGGIO:
 5 ore

ESPERIENZA RICHIESTA:
 intermedio/avanzato

1:8
 scale



4W
 drive

Gli spazi all'interno del telaio sono generosi e permettono di lavorare senza problemi.

MOLLEGGIATA: I grossi ammortizzatori, maggiorati, la rendono molleggiata come una Cadillac.

CURVOSA: Un sistema di sterzo molto sofisticato permette un'infinità di aggiustamenti, annulla i giochi e consente angoli di Ackermann variabili.

TOSTA: I braccetti regolabili e i giunti sembrano essere usciti da un camion. Dovrete riuscire a torcere il telaio prima di scalfirli.

GIUNTI: I giunti universal sono usati al posto dei cardani spinati sia all'anteriore che al posteriore, come per le macchine da pista.

01

02

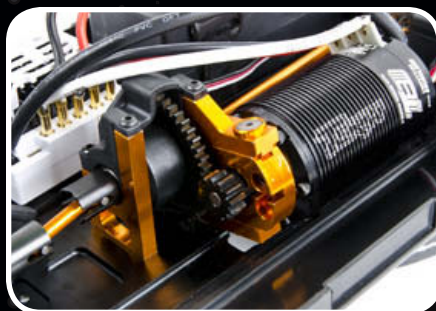
03

BRACCETTI: Sono inclusi braccetti posteriori lunghi e corti per lasciar decidere al pilota il grado di flessione.

01

APPARISCENTE •

La THE eCAR potrebbe sfilare per le strade di Atlanta, ci sono un bel po' di dettagli dorati che farebbero la loro figura fra gli amanti del genere. La viteria dorata però, non è solo appariscente, ma soprattutto robusta. I grossi cardani dorati sono leggeri, ma solidi e riducono la massa rotante.



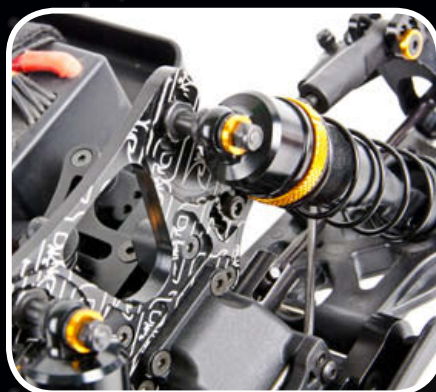
La JQ, di serie, ripartisce stabilità e aggressività in un rapporto 40/60.



02

DAL PIENO •

I montanti anteriori e posteriori sono ricavati dal pieno e realizzati in alluminio T-6061 anodizzato in nero. Le sospensioni hanno un sacco di punti di aggancio che non alterano l'altezza dal suolo. Al posteriore si possono cambiare campanatura e convergenza e all'anteriore ci sono agganci per i perni alti e bassi. Magnifico!



03

SEMPLICE •

Così facile da regolare che potrebbe farlo anche un cavernicolo. Le sospensioni e la trasmissione sono molto semplici e non ci sono parti speciali da comprare per renderla competitiva. Il kit include l'unico setup di molle e ammortizzatori di cui si avrà davvero bisogno, così come molti inserti e pezzi per variare la geometria delle sospensioni.



VEHICLE INFO

**TELATO**

TIPO: a singola piastra.

SPESSORE: 3 mm.

MATERIALE: alluminio CNC.

**SOSPENSIONI**

TIPO: a quattro ruote indipendenti.

BRACCETTI REGOLABILI: in acciaio.

STERZO: doppio leveraggio con Ackermann regolabili.

SWAYBARS (A/P): 2,8mm / 2,3 millimetri.

**AMMORTIZZATORI**

CORPO: alluminio filettato.

AMMORTIZZ.(A/P): 450/400 cst.

PISTONI (A/P): di serie.

MOLLE (A/P): 7,75 / 8,25T

**TRASMISSIONE**

TIPO: 4WD ad alberi.

DIFFERENZIALE: posteriore/centrale/anteriore a ingranaggi.

ASSI: universal.

INGRANAGGI: acciaio.

CUSCINETTI: sigillati in metallo.

**RAPPORTI TRASMISSIONE**1^{ma}

PIGNONE/CORONA: 15/46 denti

RAPPORTI:

PRIMARIO: 3,07:1

INTERNO: 3,62

FINALE: 11,12:1

**CARROZZERIA, CERCHI, GOMME**

CARROZZERIA: JQ.

MOZZI: 17 mm.

CERCHI: di serie.

**DIMENSIONI**

PESO: 3,5 Kg.

CARREGGIATA: 307 / 307 millimetri.

ALTEZZA DAL SUOLO (A/P): 28 millimetri.

INTERASSE: 324 / 328 millimetri.

LA PROVA

La pista scelta è stata la Orange County RC Raceway ad Huntington Beach, California. Sezioni ad alta velocità, parti lente, salti piccoli, salti grandi... questa pista ha tutto. È vero che l'umidità era un po' alta, ma ha contribuito a migliorare il grip.

ACCELERAZIONE E VELOCITÀ MASSIMA •

Grip e potenza: 4WD + LiPo 4S = via in 3 secondi! C'è così tanta tenuta e potenza da doverla dosare nei salti. Se andate troppo forte finirete per fare un quadruplo! Meglio avere troppa potenza che troppo poca quando se ne ha bisogno.

VOTO: 9

FRENI • Sì, si ferma e anche molto rapidamente. In rettilineo, a tutta velocità, potete aggrapparvi ai freni quanto volete, la JQ rallenterà in un istante e sarà pronta per impostare la curva senza problemi. Le 1:8 sono pesanti e stressano molto i freni durante le corse. Frenare con la JQ The eCAR è sempre facile e prevedibile e non si va in crisi neanche quando si entra nel vivo di una competizione.

VOTO: 8

BASSE VELOCITÀ • C'è sempre un compromesso fra aggressività e stabilità. Ad un estremo la macchina reagisce in un lampo, ma diventa difficile da controllare se non si è dei veri professionisti. All'altro estremo la macchina perdona molto, ma diventa lenta nel misto. La JQ, di serie, ripartisce stabilità e aggressività in un rapporto 40/60, che può essere comunque regolato.

VOTO: 8

ALTE VELOCITÀ • La The eCAR corre forte quindi la stabilità è un plus. Come detto è una macchina che affonda le sue radici nei mega circuiti off-road all'aperto e costringerla in una pista chiusa ad alta aderenza significa intervenire sul setup. Di serie ha una configurazione tipo Monster Truck, ma a differenza di questi è bassa e fa le curve.

VOTO: 8

JQ RACING THE eCAR W.E.



UTILIZZATI NEL TEST

RADIO:	HiTec LYNX 4S.	
RICEVENTE:	HiTec AXION 2 HHR.	
SERVO DELLO STERZO:	HiTec 7940TH.	
MOTORE:	Tekin T8i.	
ESC:	Tekin RX8 GEN 2.	
BATTERIA:	Hobby People 4S 5000.	
GOMME:	Pro-Line, Electron, Clay Compound F/R.	
CERCHI:	Pro-Line Velocity V2.	
CARICA BATTERIE:	Hitec X4 AC/DC.	

CONTATTI

JQ PRODUCTS: www.jq-products.com

TREBI SRL (distributore): www.team3bzracing.it

HITEC HITEC HITEC

LYNX 4S

Più veloce della luce...




**2.4GHz
Telemetric
AFHSS**
ADAPTIVE FREQUENCY HOPPING
SPREAD SPECTRUM

**4096
Resolution**

HHR
Hitec High Response

Sistema 2,4GHz AFHSS telemetrico
4096 passi di risoluzione con fino a 4ms di latenza
Costruzione robusta e meccanica di precisione
Sistema HHR (Hitec High Response) dedicato alle gare
Trasmissione BI-DIREZIONALE con telemetria in tempo reale
Ampio display grafico LCD retroilluminato
Possibilità di montare lo sterzo per destri (default), mancini e ribassato
Lettore di micro SD per memoria e lettore musicale
Altoparlante e vibrazione integrata
Programmazione evoluta per ogni tipo di disciplina e gara
Perfetta per Scaler e crawler grazie ai mixer dedicati
scopri tutti i dettagli su **www.safalero.it**

Visita il sito **www.safalero.it**

SAFALERO®

SCONNESSO • Valutare una 1:8 in questo punto è quasi inutile. Queste sono macchine che fanno salti quadrupli lunghi 10 metri volando a 3 metri da terra mentre i migliori piloti 2WD al massimo riescono a fare un doppio, se sono davvero bravi. La JQ non fa eccezione: prevedibile, morbida, controllabile.

VOTO: 7

SALTI • Chi non ama i salti? Solo i piloti da pista. Riuscite a fare una capriola in avanti? La JQ ha abbastanza potenza e trazione per mangiarsi qualsiasi rampa possiate affrontare ed è perfettamente controllabile in aria. Atterraggi storti? Nessun problema, qualche rimbalzo e via col gas! Se affrontate le rampe in maniera corretta la macchina si controlla perfettamente in aria e atterra pronta per la curva successiva.

VOTO: 8

OFFICINA

MANUTENZIONE • Non c'è niente di atipico quando si tratta di operare sulla JQ eCAR. Ci sono 4 ammortizzatori, giunti universal e tre differenziali. Gli ammortizzatori hanno le protezioni quindi, a meno che non si rompano, non c'è bisogno di smontarli

in continuazione per pulirli o verificare se l'olio si sia sporcato. Dato che gli ingranaggi dei differenziali sono tutti in metallo il fluido va sostituito spesso.

VOTO: 7

DANNI E USURA • Le 1:8 sono praticamente indistruttibili e la JQ eCAR non fa eccezione. Non riuscirete a rompere i braccetti delle sospensioni o a sfilare gli alberi neanche volendo. Col tempo la piastra del telaio potrebbe graffiarsi, e forse potreste piegare l'alettone rovesciandovi, ma niente di più. Durerà molto a lungo.

VOTO: 8

SETTAGGI • Praticamente infiniti. Più opzioni ci sono e meglio è... o forse no? Alla fine, 9 punti di aggancio sugli hub e 9 sui castelletti significano 81 combinazioni potenziali. È bello avere molte possibilità, ma così si rischia di perdersi! In realtà basta iniziare con il settaggio di serie e adattarlo leggermente a seconda della pista. Abbassare l'altezza dal suolo per le piste ad alto grip basta e avanza per vincere. Facile no?

VOTO: 7,5

JQ RACING THE eCAR W.E.



PAGELLA

SCALA DEI PUNTEGGI: 1-SCARSO 10-ECCELLENTE

7	ISTRUZIONI
8	QUALITÀ COMPONENTI
9	AFFIDABILITÀ
7,5	SETTAGGI
9	PRESTAZIONI GENERALI
9	CONVENIENZA

PREGI

- ▲ Appariscente, dorata!
- ▲ Praticamente tutte le parti opzionali utili sono già incluse.
- ▲ Molto stabile.

DIFETTI

- ▲ Le istruzioni sono un po' complicate.
- ▲ Il supporto dello sterzo tocca sul box della radio (la versione provata era una conversione dal prototipo, il kit finale verrà ritoccato).

CONCORRENTI DIRETTI

Kyosho MP9E, Tekno EB48.3, Losi 8IGHT-E 3.0

PER CHI È?

Piloti. Non ragazzini.

10TH SCALE BRUSHLESS SPEC
GT10RS

1:10
SCALE

2.4GHz
FHSS

4WD

ON ROAD
CHASSIS



CTX8000 2.4GHz FHSS SYSTEM



- ATV - Adjustable Steering Travel
- Reverse Switches for Steering and Throttle
- Steering Wheel - Digital Proportional Steering
- Throttle Trigger - Forward, Reverse and Brake
- Steering and Throttle Trim
- Battery level indicator LED
- 2.4GHz TX / RX Synchronization
- Manual Binding Function
- Require : 4 x "AA" Batteries (INCLUDED)

DIGITAL
SERVO

BRUSHLESS
POWER

FD
DIGITAL
SERVO

RS
RACING SET

DISTRIBUTORE
PER L'ITALIA

SKYRC
EQUIPMENT



PROFESSIONAL
TIRE WARMER

WARM YOUR TIRES, READY TO GO



**Corner Weight
System**



La JD sembra voler andare contro tutte le convenzioni.



INFORMAZIONI SUL MOTORE

La Tekin sa il fatto suo quando si tratta di motori elettrici. Questa compagnia è al top da quando è nata e i suoi prodotti sono in continua evoluzione. L'ESC RX8 GEN2 e il motore T8i sono la sua più recente "arma letale". La "i" in T8i sta per "indoor": un motore potente, ma "a dieta" per gli stretti circuiti al chiuso.



DATI DEL MOTORE

TIPO: T8i

KV: 1900

SENSORE: Presente

CONTATTI A SALDARE: Sì

CARATTERISTICHE DEL TEST:

1:8
scale



4WD
drive

CONDIZIONI DEL TEST

TEMPO:	soleggiato
ALTITUDINE:	198m.
TRACCIATO:	sterrato a medio grip

GUIDABILITÀ

RAGGIO DI STERZATA:	0,82 metri
IN ACCELERAZIONE:	sottosterzo
IN DECELERAZIONE:	sottosterzo

FRENI

CONTROLLO:	Scarsa Soddisfacente Buono Eccellente
DECADIMENTO:	Scarsa Moderato Nessuno
GENERALE:	Scarsa Soddisfacente Buono Eccellente

CONCLUSIONI

Siete pecora o lupo? Staccatevi dal gregge e smettete di seguire la massa, adesso! La JQ ha vinto un sacco di gare quando era ancora una startup nonostante tutti dicessero che non ce l'avrebbe mai fatta. Guidate queste macchine, siate dei pionieri e diventerete coloro i quali dettano i trend anziché seguirli. La cosa fantastica è che potrete comunicare direttamente con JQ per dare i vostri consigli, stando certi che li valuteranno molto attentamente per i futuri sviluppi.



TEKNO RC **EB48SL**

SONO SUPER, GRAZIE PER AVERMELO CHIESTO!

1:8
scale



4WD
drive

Testo Ben Piggott **foto:** Derek Buono

Dimagrire è il nuovo concetto.



Chi è il lizio che per primo ha pensato di convertire un SC 4WD in una buggy?

La Tekno è stata per anni la casa più importante per quanto riguarda le conversioni, ma dall'uscita della **EB48** e della **EB482** si è inserita con successo anche nel mondo delle competizioni ad alto livello. I progettisti danno ascolto ai propri piloti, ma anche ai clienti. Se qualcuno dice: "mi piacciono i salti" chiedono subito: "quanto alti?". Il mondo RC è in continua evoluzione e la Tekno è sempre molto reattiva e pronta ad adattarsi per seguire le nuove tendenze, come quando molti piloti, trovando una scappatoia nei regolamenti, hanno cominciato a convertire i propri truck SC 4WD in buggy 1:8. Con trasmissioni super leggere, batterie 2s e motori 4Pro, è nata una nuova categoria. La Tekno è stata la prima a pensare di produrre una 1:8 superleggera, la **EB48SL**. Vediamo come va.

CODICE #: TKR5004
TEMPO DI MONTAGGIO:
 8 ore

ESPERIENZA RICHIESTA:
 intermedio/avanzato

1:8
 scale



4W
 drive

SOSPENSIONI: Una geometria delle sospensioni tutta nuova con angoli regolabili permette alla macchina di essere più attiva o più passiva. Attiva/passiva? Mmm... questa macchina ha bisogno di una consulenza.

PIÙ BASSA: I bracci delle sospensioni sono angolati in modo da abbassare tutto di 5mm e tenere il baricentro più vicino al suolo.

03

01

DETTAGLI: C'è una piccola apertura in corrispondenza della swaybar, così da poter visualizzare rapidamente cosa c'è montato.

4WD: Il differenziale centrale e il motore posizionato centralmente, così come i supporti dello sterzo, sono incastonati al telaio in modo da garantire sempre un perfetto allineamento.

02

AMMORTIZZATORI: Ammortizzatori da 16mm con steli da 4 e pistoni conici, consentono diversi valori di compressione e rimbalzo.

01

TUTTO AL CENTRO •

Il differenziale centrale è montato nella parte posteriore della macchina in moto che batterie ed elettronica siano solo a qualche millimetro dalla trasmissione centrale. Il peso è molto centrato per diminuire il rollio e la macchina ne guadagna in agilità nelle sezioni più guidate.



**È grande e stabile,
ma anche leggera e si guida
come una buggy 1:10.**



02

DRITTA • La EB48SL usa una trasmissione a cardani spinati grande e grossa, invece dei CVD o degli universal. L'impressione è che possano funzionare molto a lungo prima di dare segno di usura e meno componenti significa anche meno manutenzione e meno attriti. Meno attriti = più velocità!



03

PIÙ BASSA •

Le batterie sono integrate nel paracolpi che è affogato nella piastra di alluminio del telaio per abbassare il baricentro il più possibile. Il telaio è spesso ben 4mm, ma è alleggerito in più punti per ridurre il peso senza compromettere la rigidità.



VEICOLE INFO

**TELAIO**

TIPO: piastra.

SPESSORE: 4 mm.

MATERIALE: alluminio CNC.

**SOSPENSIONI**

TIPO: a quattro ruote indipendenti.

BRACCETTI
REGOLABILI: in acciaio.

STERZO: doppio leveraggio con Ackermann regolabili.

SWAYBARS (A/P): 2.3mm/2.4mm.

**AMMORTIZZATORI**

CORPO: alluminio filettato.

AMMORTIZZ.(A/P): 400/350 cst.

PISTONI (A/P): di serie.

MOLLE (A/P): gialle / gialle.

**TRASMISSIONE**

TIPO: 4WD ad albero.

DIFFERENZIALE: posteriore/centrale/anteriore a ingranaggi.

ASSI: CVD.

INGRANAGGI: plastica.

CUSCINETTI: sigillati in metallo.

**RAPPORTI TRASMISSIONE**1^{ma}

PIGNONE/CORONA: 16/44 denti

RAPPORTI:

PRIMARIO: 2,75:1

INTERNO: 4,00:1

FINALE: 11,00:1

**CARROZZERIA, CERCHI, GOMME**

CARROZZERIA: Tekno.

MOZZI: 17 mm.

CERCHI: di serie.

**DIMENSIONI**

PESO: 2,95 Kg.

CARREGGIATA: 323 / 355 millimetri.

ALTEZZA DAL
SUOLO (A/P): 27-28 millimetri.

INTERASSE: 306 millimetri.

LA PROVA

La Revelation Raceway in Ontario è una delle migliori piste per le 1:8, ma è all'aperto e il giorno del test c'erano 37 gradi! Normalmente usiamo piste al chiuso, ma in una giornata del genere sarebbe stato impossibile.

ACCELERAZIONE E VELOCITÀ MASSIMA •

Premetto che avevamo le gomme sbagliate per una pista all'aperto. Detto questo la Tekno ci ha stupiti per le sue prestazioni anche con così poca trazione. La batteria 2S e il motore Pro4 HD raggiungono la velocità massima in un attimo e c'è abbastanza spinta per affrontare quasi tutti i salti. Siamo sicuri che con le gomme adatte e una migliore trazione, avremmo potuto saltare anche quelli più difficili. La leggerezza ha i suoi vantaggi!

VOTO: 9

FRENI • La frenata è eccellente con la configurazione di serie, anche sul fondo scivoloso. Forse addirittura troppo, ma l'ESC permette di regolarla a piacimento. Niente da criticare.

VOTO: 9

BASSE VELOCITÀ • Qui è dove la classe "Super Leggera" si distingue. È grande e stabile, ma anche leggera e si guida come

una buggy 1:10. Mi sono ritrovato ad anticipare troppo le curve pensando al comportamento tipico delle 1:8, ma non ce n'è davvero bisogno.

VOTO: 9

ALTE VELOCITÀ • Difficile spingere a fondo sui rettilinei lunghi con un grip così basso, ma visto come la EB48SL si è comportata nel resto del tracciato non sbaglio di certo nel dire che, in un circuito al chiuso, sarebbe una delle buggy 1:8 più agili in assoluto.

VOTO: 8

SCONNESSO • Regolando l'altezza dal suolo ho aggiunto molti spessori alle sospensioni e avevo paura che le molle fossero troppo rigide facendo rimbalzare letteralmente la buggy. Il test ha dimostrato che avevo torto. Il telaio rimane fermo mentre i bracci delle sospensioni lavorano alla grande per assecondare il terreno.

VOTO: 8

TEKNO RC EB48SL BUGGY



UTILIZZATI NEL TEST

RADIO:	HiTec LYNX 4S.	
RICEVENTE:	HiTec AXION 2 HHR.	
SERVO DELLO STERZO:	HiTec 7940TH.	
MOTORE:	Pro4HD 4300 KV.	
ESC:	Tekin RX8 GEN 2.	
BATTERIA:	Reedy LIPO 5000mAh 65C 7.4V.	
GOMME:	Pro-Line, Electron, Clay Compound F/R.	
CERCHI:	Pro-Line Velocity V2.	

CONTATTI

TEKNO RC:	www.teknorc.com
ITALTRADING (distributore):	www.italtrading.it

Almeno la Tekno ha presentato qualcosa di nuovo e non il solito "ritorno al passato".





YUKI MODEL

CN Development & Media
Haselbauer & Piechowski GbR

Dorfstraße 39
24576 Bimöhlen
GERMANIA

Telefono +49 4192 8919083
Fax +49 4192 8919085
E-mail info@cn-group.de

VAT ID DE275809638
WEEE ID DE49049679



KARATE BLUE BELT B6 AC/DC * 80W * 7A

Codice articolo: 801007

Alimentazione 100-240 V (AC); 11-18 V (DC)
Potenza di carica max. 80 W
Potenza di scarica max. 5 W
Corrente di carica 0,1-7,0 A
Corrente di scarica 0,1-1,0 A

Numero celle 1-15 NiXX; 1-6 Lithium
Numero celle e Pb 2-20 V
Dimensioni 111 x 135 x 60 mm
Peso 390 g



BRAINERGY · 5.200mAh
Codice articolo: 801006

BRAINERGY · 5.200mAh
Codice articolo: 801007

BRAINERGY · 5.200mAh
Codice articolo: 801008

Configurazione celle	2s1p	3s1p	4s1p
Tensione nominale	7,4V	11,1V	14,8V
Capacità nominale	5.200mAh	5.200mAh	5.200mAh
Corrente di carica (massima)	2C (10,4A)	2C (10,4A)	2C (10,4A)
Scarica continua	45C (234A)	45C (234A)	45C (234A)
Dimensioni	137,5 x 46 x 25 mm	137,5 x 46 x 35 mm	137,5 x 46 x 45 mm
Peso	280 g	405 g	535 g
Tipo connettori	compatibile T-Plug	compatibile T-Plug	compatibile T-Plug

WWW.MODELLISMOGIANNI.IT

WWW.YUKI-MODEL.COM



Development & Media



SALTI • La buggy ha un bilanciamento 50/50 praticamente perfetto, quindi il suo comportamento in aria è neutrale. Il setup di serie sembra un po' troppo morbido, ma anche negli atterraggi più duri attutisce i colpi senza scomporsi e gli interventi in volo di freno e acceleratore sono sempre prevedibili.

VOTO: 9

OFFICINA

MANUTENZIONE • Tutti i componenti che hanno bisogno di manutenzione, come gli ammortizzatori e i differenziali, sono facilmente accessibili. Un punto chiave della EB48SL è l'uso dei cardani spinati come alberi centrali per evitare che si logorino presto e che debbano essere sostituiti spesso. Gli ammortizzatori hanno le protezioni quindi non necessitano di una frequente sostituzione dell'olio.

VOTO: 9

DANNI E USURA • Molte 1:8 sono costruite come se fossero carri armati e riuscire a romperle è una vera impresa. Non voglio dire che sia impossibile, ma ci vuole impegno. Le parti più delicate sono protette e diverse paratie evitano che sporco e detriti finiscano nella trasmissione posteriore. Tutti i pezzi sono robustissimi quindi questa buggy durerà molto a lungo.

VOTO: 8

SETTAGGI • come nei kit più sofisticati le sospensioni presentano tutte le regolazioni possibili. La Tekno offre anche alcuni extra come la lunghezza variabile dei braccetti posteriori, tre posizioni per l'aggancio inferiore delle sospensioni, montanti in alluminio regolabili e altro ancora.

VOTO: 9

TEKNO RC EB48SL BUGGY

1:8
scale



4W
drive

PAGELLA

SCALA DEI PUNTEGGI: 1-SCARSO 10-ECCELLENTE

9

ISTRUZIONI

9

QUALITÀ COMPONENTI

9

AFFIDABILITÀ

9

SETTAGGI

9

PRESTAZIONI GENERALI

9

CONVENIENZA

PREGI

- ▲ Ottima guidabilità.
- ▲ Regolabile per ogni tipo di tracciato o condizione.
- ▲ Progetto con masse accentrate e basso baricentro.

DIFETTI

- ▲ Le squadrette dei servi sono di plastica.
- ▲ I tappi degli ammortizzatori non sono perfettamente sigillati.

CONCORRENTI DIRETTI

Losi 8IGHT-E 3.0, Mugen MBX7R-ECO, Kyosho MP9e

PER CHI È?

Piloti a dieta.

Grande Tekno!



VICIOUSNESS

At a Value

AMPTM
DB

ECX® AMPTM DB
2WD Desert Buggy RTR
Nero/Giallo (ECX03029T1)

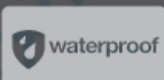
AMPTM
MT

ECX® AMPTM MT
2WD Monster Truck RTR
Nero/Verde (ECX03028T2)

L'ECX AMP Monster Truck e Desert Buggy godono della stessa robustezza per la quale il marchio ECX oramai è conosciuto tra i Basher. Arrivano nella versione ready-to-run, pronti per conquistare nuovi terreni e tutto questo ad un prezzo incredibile. Oltre alla loro costruzione robusta, le macchine sono equipaggiate di un'elettronica resistente all'acqua ed un sistema di trasmissione a 2,4GHz. Grazie alle molteplici parti opzionali, la vostra macchina potrà crescere assieme alle vostre capacità di guida.



powered by dynamite®



waterproof electronics

ecxrc.com



ECX[®]



ECX® AMPTM DB
2WD Desert Buggy RTR
Bianco/Rosso (ECX03029T2)



ECX® AMPTM MT
2WD Monster Truck RTR
Bianco/Arancione (ECX03028T1)

HORIZON[®]
H O B B Y

VISIT

il punto vendita più vicino

CLICCA

horizonhobby.it

NEWS

facebook.com/horizonhobby.it

SERIOUS FUN[®]



CONCLUSIONI

Per migliorare la EB48 la Tekno l'ha messa a dieta, creando la EB48SL. Meno peso, componenti più leggeri batterie e motore più piccoli, ma ancora ottime prestazioni per le gare. Realizzata come una macchina a se stante e non come un kit di conversione, sarà un grande successo per la Tekno. Ben fatto!



INFORMAZIONI SUL MOTORE

Non sono molte le scelte a disposizione per i motori elettrici 1:8, ma la Tekin è una delle più popolari. Per questo test abbiamo usato un sistema RX8 con un motore Pro4HD 4300kV con sensore. L'ESC è facile da configurare direttamente dai suoi pulsanti o usando l'interfaccia USB (venduta separatamente). In pista l'erogazione è molto lineare e la frenata è eccellente.

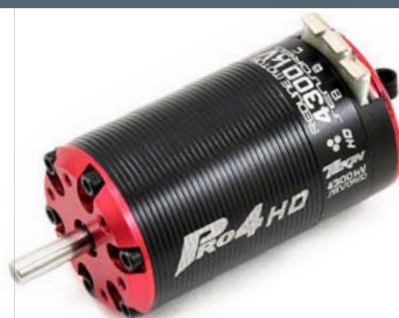
DATI DEL MOTORE

TIPO: Tekin Redline Pro HD

KV: 4300

SENSORE: Presente

CONTATTI A SALDARE: Sì



CARATTERISTICHE DEL TEST:

1:8
scale



4WD
drive

CONDIZIONI DEL TEST

TEMPO:	soleggiato
ALTITUDINE:	5 metri
TRACCIATO:	terra battuta con aderenza medio/alta

GUIDABILITÀ

RAGGIO DI STERZATA:	0,83 metri
IN ACCELERAZIONE:	neutra
IN DECELERAZIONE:	leggero sottosterzo

FRENI

CONTROLLO:	Scarsa Sufficiente Buono Eccellente
DECADIMENTO:	Scarsa Moderato Nessuno
GENERALE:	Scarsa Sufficiente Buono Eccellente



HPI RACING **CRAWLER KING**

IL RE DELLA MONTAGNA?!

1:10
scale



Testo e foto: Derek Buono

Molto tempo fa un produttore mi ha fatto qualche domanda sul crawling. Come mai davamo tanto spazio a questa categoria mentre nessun altro lo faceva e bla bla bla. Dodici anni dopo la classe è indiscutibilmente più forte che mai. Ci sono poche aziende in gioco, ma sono tutte ai massimi livelli. La HPI si è sempre saputa distinguere in ogni categoria ed è entrata nel mondo degli scalatori molto tempo fa. Ora ha aggiornato il suo telaio Crawler King con una nuova carrozzeria e una nuova elettronica. Sarà abbastanza per meritarsi i nostri sudati risparmi?



Non tutti gli RC car si sono mai visti così veloci davvero il migliore.

CODICE #: 113225
TEMPO DI MONTAGGIO:
1-4 ore

ESPERIENZA RICHIESTA:
per tutti: dai neofiti agli esperti.

1:10
scale



4WD
drive

01

LE BATTERIE COSÌ IN ALTO?

Le batterie hanno uno sportello d'accesso che permette di cambiarle molto velocemente, ma sono troppo in alto e spostano il baricentro.

02

MOTORE IN LINEA:

Una decisione interessante nel design è stata quella di montare la trasmissione perpendicolarmente al telaio. Questo significa che la coppia ruota il telaio da una parte e con la batteria così alta il movimento viene accentuato.

03

4WD E A PROVA D'ACQUA:

La HPI dice che l'ESC è a prova d'acqua e la cosa ci piace. La radio, invece, è resistente all'acqua. Evidentemente i due termini non significano la stessa cosa.

SNODATO: Gli assi sono collegati al telaio con giunti che garantiscono la massima articolazione.

01

TUTTE LE RUOTE, SEMPRE • Il Crawler King ha quattro ruote, sempre in presa, che ruotano insieme. Il differenziale centrale è bloccato, così come quello anteriore e quello posteriore. È l'unico modo possibile per affrontare un percorso da crawler. I differenziali "standard" non sono a proprio agio nei percorsi tortuosi e il Crawler King lo sa bene.



Le ruote ad alta aderenza facilitano il superamento di qualsiasi ostacolo.



02

TEALIO • C'era un tempo in cui "in scala" significava copiare i telai dei monster trucks della TV e il CK segue questo stile. Due piastre racchiudono la trasmissione montata al centro. Questo permette di avere un telaio molto stretto per agganciare le sospensioni, ma anche molto lavoro se si deve intervenire su qualche elemento al suo interno o solo pulirlo.



03

SUPER COPPIA • Sì, i brushless sono ormai popolarissimi, ma i vecchi motori a spazzole esistono ancora. I nostalgici come me ancora ricordano i motori a 55 spire... Questo sistema garantisce un'ottima coppia per superare qualsiasi ostacolo e anche se non è velocissimo non importa perché il suo scopo è un altro. Quanto fa? Se c'è un buon vento alle spalle anche 10kmh!



VEICOLI INFO

**TELAIO**

TIPO: a doppia piastra verticale.

SPESSORE: 1-1,5mm

MATERIALE: plastica

**SOSPENSIONI**

TIPO: a quattro ruote indipendenti con aggancio superiore regolabile.

BRACCETTI REGOLABILI: in acciaio.

STERZO: diretto.

SWAYBARS (A/P): non previste.

**AMMORTIZZATORI**

CORPO: plastica.

AMMORTIZZ.(A/P): 25wt/25wt

PISTONI (A/P): due fori / due fori

MOLLE (A/P): 1,1mm/1,1mm

**TRASMISSIONE**

TIPO: 4WD permanente.

DIFFERENZIALE: bloccati.

FLUIDO DIFF.: non presente.

ASSI: rigidi.

INGRANAGGI: 3 ingranaggi.

CUSCINETTI: sigillati in metallo.

**RAPPORTI TRASMISSIONE**

1^{ma}

PIGNONE/CORONA: 21/90 Denti

RAPPORTI:

PRIMARIO: 4,29:1

INTERNO: 5,45:1

FINALE: 23,39:1

**CARROZZERIA, CERCHI, GOMME**

CARROZZERIA: HPI 1973 Bronco.

MOZZI: 12 mm.

CERCHI: di serie.

**DIMENSIONI**

PESO: 1,905 kg.

CARREGGIATA: 280 millimetri.

ALTEZZA DAL SUOLO: 31,75 millimetri.

INTERASSE: 238,8 millimetri.



Questa foto mostra le vere radici del Wheelie King.

LA PROVA

Il termine "crawler" (normalmente indicato per i cingolati che "strisciano" sul terreno) è un po' datato; è più che altro uno scalatore (Scaler). Le ruote sono un po' sproporzionate dal punto di vista estetico, ma servono ad affrontare con disinvoltura anche gli ostacoli più grandi. Anche per questo l'abbiamo voluto provare in diverse situazioni all'aperto.

ACCELERAZIONE E VELOCITÀ MASSIMA •

È difficile giudicare un veicolo come questo in base alla velocità, va sì e no a 10 Km/h. Non è veloce, quindi si può guidare senza preoccuparsi di guardare gli ostacoli troppo lontani, l'unico modo per avere un incidente è addormentarsi per qualche minuto di seguito. Lo schema del motore e la posizione alta delle batterie producono un discreto rollio. Le 55 spire garantiscono tutta la coppia di cui si ha bisogno, ma un pizzico di velocità in più non avrebbe guastato.

VOTO: 8

FRENI • Non ci sono freni. Quando si tira indietro l'acceleratore le ruote girano al contrario, è lo standard di questo tipo di modelli. Il freno tradizionale non va bene quando stai camminando su un ponte di corde.

VOTO: 7

BASSE VELOCITÀ • Il Crawler King soffre dell'elettronica RTR. Il servo riesce a malapena a muovere le ruote quando il modello è fermo e questo compromette abilità e agilità alle basse velocità. Anche il raggio di sterzata è influenzato da questo

problema. Montando un'elettronica migliore sicuramente le prestazioni cambieranno radicalmente.

VOTO: 6

ALTE VELOCITÀ • Parliamo di alte velocità per modo di dire, ma quando si va al massimo le sospensioni sono perfettamente a loro agio. La reattività sembra un po' lenta e il rollio è molto evidente. Meglio assicurarsi che le sospensioni siano sempre allineate.

VOTO: 6

ARRAMPICATE • Se volete pilotare dei crawler/scaler dovete affrontare rocce e salite praticamente verticali. Le ruote ad alta aderenza facilitano il superamento di qualsiasi ostacolo e la coppia del motore fa il resto.

Le gomme possono essere un problema quando si va "veloci", ma per i principianti vanno benissimo.

VOTO: 7,5

OFFICINA

MANUTENZIONE • Il telaio sembra un po' quello di un monster truck, ma le viti per smontare la trasmissione sono un po'

HPI RACING CRAWLER KING



CONFIGURAZIONE RTR

RADIO:	HPI 2.4 GHz.	
RICEVENTE:	HPI2-Channel.	
SERVO DELLO STERZO:	HPI SF-10W.	
MOTORE:	HPI Saturn 55-turn.	
ESC:	HPI SC-3SWP2.	
BATTERIA:	HPI Plasma 2000MAH NIMH.	
CARICA BATTERIE:	HPI Slow Charger.	

CONTATTI

HPI RACING: www.hpiracing.com

RADIOSISTEMI (distributore): www.radiosistemi.it

di più di quelle di un telaio tradizionale, è per questo che hanno inventato gli avvitatori elettrici. Anche l'accesso ai differenziali è un po' faticoso. Il lato positivo è che non c'è molto su cui intervenire, ma se dovete farlo prevedete di spendere un po' di tempo in più.

VOTO: 9

DANNI E USURA • Si potrebbe pensare che rompere questo truck andando alla sua velocità massima sia impossibile e crediamo sia vero. Gli assi rigidi possono al massimo sfilarsi, ma non pensiamo possa succedere di peggio, soprattutto con l'elettronica di serie. Abbiamo riscontrato che le sospensioni tendono a scattare; inizialmente pensavamo fossero gli ammortizzatori, ma poi abbiamo capito che era colpa dei leveraggi delle sospensioni non perfettamente allineati.

VOTO: 7

SETTAGGI • Ci sono abbastanza opportunità di settaggio per perdersi. Molti apprezzeranno la configurazione di setup, ma potranno comunque esplorare altre soluzioni.

VOTO: 8

SAFALERO distributore esclusivo per l'Italia di:



e tanti altri...

TYPHON 6S BLX

1/8TH 4WD BRUSHLESS HI-SPEED
BUGGY RTR

- ★ Pronta a correre e completa di elettronica
- ★ Motorizzazione brushless BLX da 2050kv e regolatore da 180Amp 6S per velocità e accelerazioni impressionanti
- ★ Radio 2,4GHz ATX-100 inclusa e servo da 15Kg digitale con ingranaggi in metallo
- ★ Ricca di parti in alluminio pronta per la pista
- ★ Elettronica completamente impermeabile
- ★ Fino a 95km/h con LiPo da 6S!!!



rosso: AR106001
grigio: AR106002

**60+
MPH**

BLX
BRUSHLESS
POWER SYSTEM

RTR
READY
TO RUN

**WATER
PROOF**



**60+
MPH**

KRATON 6S BLX

1/8TH 4WD BRUSHLESS HI-SPEED RACE
MONSTER TRUCK

- ★ Pronta a correre e completa di elettronica
- ★ Motorizzazione brushless BLX da 2050kv e regolatore da 180Amp 6S per velocità e accelerazioni impressionanti
- ★ Radio 2,4GHz ATX-100 inclusa e servo da 15Kg digitale con ingranaggi in metallo
- ★ Ricca di parti in alluminio pronta per la pista
- ★ Elettronica completamente impermeabile
- ★ Fino a 95km/h con LiPo da 6S!!!



verde: AR106005
blu: AR106006



BLX
BRUSHLESS
POWER SYSTEM

RTR
READY
TO RUN

**WATER
PROOF**

ARMA
DESIGNED FAST DESIGNED TOUGH



I componenti della motorizzazione BLX
installati sul TYPHON e sul KRATON per non
farti mancare niente!

Visita il sito www.safalero.it

SAFALERO®

INFORMAZIONI SUL MOTORE

Le 55 spire del motore sono molte, a anche troppe secondo noi. Questi modelli sono scalatori, è vero, ma serve un po' di velocità per spostarsi da una roccia all'altra e questa combo non ne ha abbastanza. L'erogazione di questo propulsore è morbida e la retro è istantanea. L'ESC può gestire voltaggi superiori quindi una batteria più potente potrebbe risolvere il problema della velocità. I motori a spazzole, tutto sommato, non sono ancora morti!

DATI DEL MOTORE

TIPO: 55-turn Saturn

FASE: Fissa



CARATTERISTICHE DEL TEST:

1:10
scale



4W
drive

CONDIZIONI DEL TEST

TEMPO: soleggiato
ALTITUDINE: 198 metri
TRACCIATO: vari campi all'aperto

GUIDABILITÀ

RAGGIO DI STERZATA: 2,3 metri.
IN ACCELERAZIONE: moderato sottosterzo.
IN DECELERAZIONE: moderato sottosterzo.

FRENI

CONTROLLO: Scarso Soddisfacente Buono Eccellente
DECADIMENTO: Scarso Moderato Nessuno
GENERALE: Scarso Soddisfacente Buono Eccellente



HPI RACING CRAWLER KING

1:10
scale



4WD
drive

PAGELLA

SCALA DEI PUNTEGGI: 1=SCARSO 10=ECCELLENTE

7

ISTRUZIONI

7,5

QUALITÀ COMPONENTI

7

AFFIDABILITÀ

8

SETTAGGI

7

PRESTAZIONI GENERALI

6

CONVENIENZA

PREGI

- ▲ Bellissima carrozzeria.
- ▲ Alberi rigidi.
- ▲ RTR completo, comprese le batterie AA.

DIFETTI

- ▲ Telaio un po' datato.
- ▲ Sospensioni scattose.

CONCORRENTI DIRETTI

Axial SCX-10, Vattera RC Ascender.

PER CHI È?

Principianti delle scalate RC.

CONCLUSIONI

La carrozzeria che riproduce una Bronco del 1973 è molto bella da vedere e nasconde una meccanica capace di buone prestazioni. Il telaio rivela le sue vecchie radici, ma presenta una strana disposizione del motore e intervenire non è facilissimo. È una buona base per modifiche e upgrade. Dichiararsi "Re" è una responsabilità e non pensiamo che questo modello sia il massimo della sua categoria. Come RTR, comunque, può rendere felici molti appassionati.



LOSI / HORIZON HOBBY
**EIGHT GAS
BUGGY RTR**

TORMENTI A BENZINA

1:8
scale



Testo e foto: Derek Buono

Dice il detto: "Squadra che vince, non si cambia!"





Bisogna fare attenzione quando si crea qualcosa di nuovo.

Questo articolo si contraddirà molte volte. Mi occupo di macchine RC da vent'anni e questa è la prima volta che mi trovo così tanto in difficoltà a trovare il modo di presentare le mie impressioni al pubblico. La buggy **Losi 8IGHT Gas** della Horizon Hobby è basata sulla fantastica **TLR 8IGHT 3.0** e, tanto per confondervi un po', non è una TLR, ma è venduta sotto il marchio Losi. In questo caso la confusione è probabilmente voluta e senz'altro benvenuta. È sicuramente la buggy nitro RTR migliore del mondo o almeno la sarebbe se avesse un motore nitro. Il problema, infatti, è che il motore è un **Dynamite .31** a benzina e da qui nascono i problemi nello scrivere l'articolo. Speravamo che questo motore potesse dare una svolta al mondo delle gare, ma sembra proprio che sia vero il contrario.

CODICE #: LOS04000
TEMPO DI MONTAGGIO:
 2 ore

ESPERIENZA RICHIESTA:
 per tutti: dai neofiti agli esperti.

1:8
 scale

GAS

4WD
 drive

4WD
 drive

SERBATOIO: Un tappo a vite protegge il serbatoio da 150cc... 150cc di vera benzina!

NUOVO TELAIO:
 Una versione stampata del telaio da corsa fornisce tutta la rigidità dei suoi 4mm.

01

02

03

FLUIDI: Tutti e tre i differenziali arrivano già carichi con l'olio per le migliori prestazioni.

4WD, 15x1MM: Gli ammortizzatori hanno 16 mm di diametro. I cappucci di plastica sono nuovi e possono essere svitati a mano. Funzionano e anche molto bene.

Ci siamo entusiasmati per il sistema di iniezione.



01

DYNAMITE O DYNAMITE? •

A parte la citazione del telefilm anni '70, l'elemento di punta di questa macchina è il motore. È un po' come le macchine a idrogeno: probabilmente sono il futuro, ma è chiaro che quel futuro non è adesso. Questo motore è alimentato con normale benzina addizionata con olio 2 tempi. Non serve candela e il sistema di iniezione è collegato alla ricevente, cosa che ne limita le potenzialità, prima o poi.



Il telaio funziona. Se lo fornissero con un motore nitro sarebbe di nuovo il migliore 1:8 sul mercato



02

VERSIONE 3.0 •

È strano che l'estensione tre punto zero non appaia nel nome del kit, ma è bello sapere che ci sono le nuove versioni delle sospensioni della versione del modello da gara.

03

NELLA SCATOLA •

Quello che ci piace degli RTR Losi è che dentro alla scatola originale c'è sempre tutto quello che serve. Una radio Spektrum con AVC, pacco batterie ricevente LiPo e anche uno starter box. Mancano solo le batterie per lo starter, ma possiamo perdonare.



VEHICLE INFO

**TELAIO**

TIPO:	Alluminio stampato con tralicci in plastica.
SPESSORE:	4 mm.
MATERIALE:	alluminio anodizzato.
SERBATOIO:	150cc.

**SOSPENSIONI**

TIPO:	a quattro ruote indipendenti con aggancio superiore regolabile.
BRACCETTI REGOLABILI:	in acciaio.
STERZO:	doppio leveraggio con salvaservo integrato.
SWAYBARS (A/P):	non incluse.

**AMMORTIZZATORI**

CORPO:	alluminio.
AMMORTIZZ.(A/P):	40wt/20wt
PISTONI (A/P):	1,3mm
MOLLE (A/P):	4,8#/3,6#

**TRASMISSIONE**

TIPO:	4WD ad alberi.
DIFFERENZIALE:	a fluido.
FLUIDO DIFF.:	5k/7k/3k.
ASSI:	CV
INGRANAGGI:	in acciaio.
CUSCINETTI:	sigillati in metallo.

**RAPPORTI TRASMISSIONE**

1 ^{ma}	
PIGNONE/CORONA:	15/48 denti
RAPPORTI:	

PRIMARIO:	3,20:1
INTERNO:	3,10:1
FINALE:	9,93:1

**CARROZZERIA, CERCHI, GOMME**

CARROZZERIA:	Losi.
MOZZI:	12 mm.
CERCHI:	di serie.

**DIMENSIONI**

PESO:	3,5 Kg.
CARREGGIATA:	308 millimetri.
ALTEZZA DAL SUOLO:	29 millimetri.
INTERASSE:	323 millimetri.

LA PROVA

Siamo andati al nostro solito circuito, il Revelation Raceway in Ontario. Il tracciato è bello ampio e ha un grip medio, con grossi salti e molti spunti di divertimento. Abbiamo lasciato il setup di serie per capire come la macchina si sarebbe comportata appena uscita dalla scatola. Questa è un'ottima macchina per chi vuole fare sport... bisogna seguirla per tutto il circuito per riaccenderla ogni paio di minuti.

ACCELERAZIONE E VELOCITÀ MASSIMA •

Quando il motore è riuscito a correre ha garantito buona accelerazione e buona potenza. Il problema è che dopo il rodaggio e ore di regolazioni, non siamo riusciti a tenerlo acceso per molto tempo. Quel poco che siamo riusciti a valutare del telaio, con il motore acceso, ci è piaciuto, ma la velocità massima è limitata dai bassi RPM del motore. 8000 giri di punta costringono a mettere un rapporto molto lungo per stare al passo dei motori .21 o .28 a nitro.

VOTO: 8

FRENI • Ottimi, semplicemente; funzionano bene e sono molto lineari. Sono stati sviluppati dal team ufficiale per anni e le loro prestazioni sono al top. Il bilanciamento si regola facilmente, ma l'assenza di un EPA sulla radio fa sì che quando si tiri il freno al massimo il servo tenti di spezzare il supporto della radio. Forse c'è qualche trucco per accedere all'EPA della radio, speriamo di scoprirlo!

VOTO: 9

BASSE VELOCITÀ • Citeremo 101 volte i nostri problemi col motore, ma cercheremo di non farci influenzare nell'esprimere il nostro giudizio sul resto della macchina.

Il setup e le gomme di serie hanno funzionato molto bene sulla pista. L'ingresso in curva è immediato e una volta trasferito il peso del modello è molto stabile alle basse velocità. A dispetto dei problemi al motore il telaio non aspetta altro che un propulsore che ne sviluppi tutto il potenziale.

VOTO: 9

ALTE VELOCITÀ • Nelle fasi in cui il motore ha funzionato bene, la guidabilità alle alte velocità si è dimostrata molto alta. L'AVC ha facilitato le cose (leggete il nostro articolo il numero scorso). Con il giusto rapporto la velocità massima in fondo al rettilineo è solo qualche tacca indietro a quella di un comune motore nitro.

VOTO: 8

HORIZON HOBBY LOSI 8IGHT GAS



CONFIGURAZIONE RTR

RADIO:	SPEKTRUM DX2E V3 W/AVC.	
RICEVENTE:	Spektrum SRS4201.	
SERVO DELLO STERZO:	Spektrum S601.	
MOTORE:	DynamiTE .31 GAS a due tempi.	
BATTERIA RICEVENTE:	Spektrum LIPO RX PACK 1300 mAh.	
STARTER BOX:	LOSI RTR.	
CARROZZERIA:	8IGHT GAS.	

CONTATTI

TEAM LOSI:	www.tlrracing.com
HORIZON HOBBY (distributore):	www.horizonhobby.de

Se solo questo telaio avesse un motore nitro...

E4JR II ^{RTR}

E4JRII Electric Touring Car 1/10 RTR

Caratteristiche

- Telaio lavorato CNC in Eco Grafite
- Upper Deck lavorato CNC in Eco Grafite
- Torri ammortizzatori lavorate CNC in Eco Grafite
- Spalline differenziali inferiori in plastica dura
- Chiusura spalline superiore in plastica dura
- Supporti centrali in plastica dura
- Uniball sterzo e link in plastica dura
- Braccetti sospensione in plastica dura
- Fuselli anteriori e posteriori in plastica dura
- Giunti uscita differenziali in acciaio
- Perni sospensione in acciaio
- Cuscinetti a sfere basso attrito
- Corona centrale modulo 48
- Giunti momcinetici in acciaio
- Bumper anteriore alta densità



50km/h
SPEED

Modello RTR pronto al 98% per l'uso completo di:

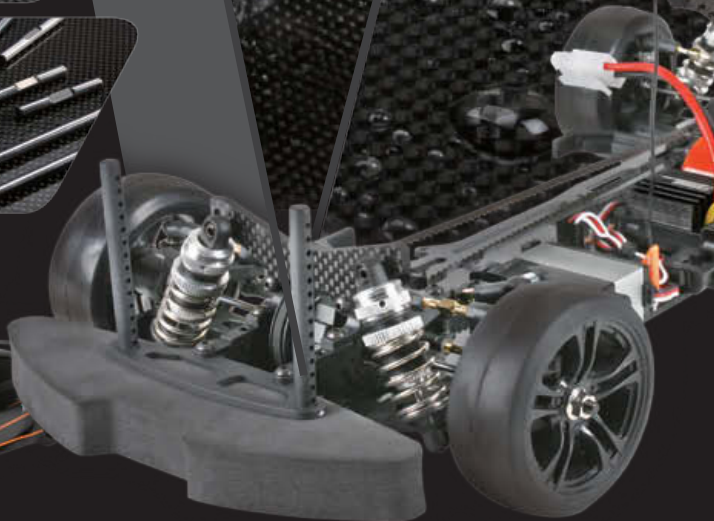
Radiocomando, ricevente waterproof,
regolatore elettronico waterproof, servocomando waterproof,
motore a spazzole 540 con ventola interna,
carrozzeria verniciata ed adesivata, gomme e cerchi.
Necessario per il funzionamento: Batteria Ni-MH / LiPo, caricabatterie.



507004-320

507004-EVX

507004-T86





HORIZON HOBBY LOSI 8IGHT GAS



PAGELLA

SCALA DEI PUNTEGGI: 1=SCARSO 10=ECCLENTE

8	ISTRUZIONI
9	QUALITÀ COMPONENTI
9	AFFIDABILITÀ
9	SETTAGGI
8	PRESTAZIONI GENERALI
8	CONVENIENZA

PREGI

- ▲ Il miglior telaio sul mercato.
- ▲ Starter box incluso
- ▲ AVC Spektrum e buoni servi.

DIFETTI

- ▲ Non è facile regolare il motore.
- ▲ Trenta minuti e bisogna cambiare batterie della ricevente.

CONCORRENTI DIRETTI

Non ci sono altri buggy 1/8 con motore a due tempi.

PER CHI È?

Piloti off-road che cercano un'esperienza nuova.

SALTI • Il telaio funziona. Se lo fornissero con un motore nitro sarebbe di nuovo il migliore 1/8 sul mercato. La 8IGHT salta molto bene e le sospensioni gestiscono perfettamente stacco e atterraggio. Se sbagliate qualcosa questo telaio saprà perdonarvi aggiustando l'atterraggio grazie alle riuscite sospensioni.

VOTO: 8

SCONNESSO • Le piste delle 1/8 all'inizio sono levigate e lisce come l'olio, poi finiscono come la superficie di Plutone: dure e piene di crateri. Gli ammortizzatori da 16 mm sono belli da vedere e tengono il telaio ben piantato a terra.

VOTO: 8

OFFICINA

MANUTENZIONE • A parte qualche elemento elettronico in più per la gestione del motore, il telaio della 8ight è facile da gestire e non richiede troppa

manutenzione. La trasmissione irrobustita sacrifica il peso per salvaguardare la robustezza. Questo RTR ha già dimostrato la sua facilità di utilizzo e richiede poca manutenzione; il motore e un'altra storia...

VOTO: 9

DANNI E USURA • Di solito, in questo paragrafo, parliamo dei punti deboli del telaio, ma in questo caso chiameremo in causa il motore. Abbiamo speso un sacco di tempo cercando di farlo funzionare bene. Ci si spegneva in continuazione ogni volta che usavamo i freni.

Lo abbiamo tenuto sul banco lavorandoci fino a che non ci sembrava che fosse a posto. Come se ci prendesse in giro, una volta in pista, le regolazioni saltavano e dopo due o tre minuti il motore si spegneva del tutto.

Abbiamo cambiato un interruttore pensando che spegnesse il motore con le

vibrazioni e abbiamo sostituito il volano credendo che il pickup dell'accensione fosse guasto. Nonostante tutti i nostri sforzi e tre giorni piuttosto frustranti di prove, il tempo di guida effettiva è stato davvero minimo. Quando il motore funziona il tempo di corsa è comunque ridotto perché il pacco batterie che alimenta la ricevente è lo stesso che alimenta il sistema dell'iniezione e una carica non dura più di trenta minuti. È un po' un controsenso dato che un modello a benzina ha fra i principali vantaggi quello di una lunga autonomia.

VOTO: 6

SETTAGGI • Il telaio ha tutte le opzioni di regolazione del kit da corsa.

La configurazione di fabbrica è solida ed è facile copiare i setup dei professionisti per andare più forte, sia in pista che nel parcheggio dietro casa.

VOTO: 8



novità



Articolo IDF2 HERO 550
Completo di Flight Control - carrelli retrattili -
gimbal brushless 2 assi - radiocomando Fly Sky
9 canali con telemetria

Fantastico modello con carena asimmetrica e aggressiva, braccia facilmente smontabili che lo rendono unico nel suo genere.

Dotato di pale in carbonio da 14", caricabatterie e batteria LiPo da 10000 mAh con lunga autonomia di volo. Motori brushless 4008 da 600KV, regolatore 40A, carrelli retrattili e gimbal brushless a 2 assi. Dichiarato per un peso max in ordine di volo di 3100gr (circa 600 gr di peso da gestire)



distribuito da:

RADIOSISTEMI

via nuova provinciale 30A 54033 Carrara
tel 0585-856387 mail: info@radiosistemi.it

INFORMAZIONI SUL MOTORE

Sulla carta ci era piaciuto parecchio. Iniezione elettronica, nessuna candela, una scatola argentata che fa tutta la magia. Persino il nostro dyno dava dei magnifici responsi in termini di curva di potenza. È uno di quei casi in cui i test al banco differiscono completamente dalla realtà. Il banco usa il motore per 20 secondi al massimo, mentre in pista si gira minimo per un'ora. È stato tremendamente frustrante cercare di accenderlo per così tante volte e non so come ci siamo trattiene dal gettarlo a terra. Quando si è degnato di restare acceso per più di qualche minuto ha dimostrato di avere delle buone prestazioni, non come quelle di un nitro, ma comunque valide.

DATI DEL MOTORE

TIPO: Dynamite .31

CILINDRATA: 5,1 cc

MISCELA: Benzina con olio due tempi

POTENZAHP/COPPIA: 1.48CV /0,57kgcm



CARATTERISTICHE DEL TEST:



CONDIZIONI DEL TEST

TEMPO:	soleggiato
ALTITUDINE:	198 metri
TRACCIATO:	terra battuta aderenza media

GUIDABILITÀ

RAGGIO DI STERZATA:	1,2 metri
IN ACCELERAZIONE:	leggero sovrastosterzo
IN DECELERAZIONE:	Neutra

FRENI

CONTROLLO:	Scarsa Sufficiente Buono Eccellente
DECADIMENTO:	Scarsa Moderata Nessuna
GENERALE:	Scarsa Sufficiente Buono Eccellente





CONCLUSIONI

Ci sarebbe piaciuto dire di aver provato un esemplare di motore difettoso, ma anche le nostre ricerche online testimoniano problemi diffusi. Lo diciamo con dispiacere perché sosteniamo sempre le aziende coraggiose che propongono nuove tecnologie. Il motore nitro della versione precedente era grande e la

combinazione col telaio era la migliore del mercato. Ora non lo è più. Questo è il risultato per aver cercato di fare qualcosa di diverso. Non sappiamo con cosa abbia in mente la Losi, ma crediamo che presto uscirà un'altro kit RTR in versione nitro. Rinunciando al motore il telaio ha davvero moltissime possibilità.

Lavaggio tiepido,
risciacquo freddo,
niente Dremel...

PRENDERSI CURA DEI MOTORI A SCOPIO



CON PAUL KING

Testo: Paul King Foto: Derek Buono



Avete appena speso un piccolo patrimonio per un motore italiano; la domanda è “cosa faccio adesso?”. La risposta è semplice: niente!

Esistono molte scuole di pensiero riguardo alla manutenzione dei motori. Certe persone lo smontano molto spesso, altre non gli prestano troppa attenzione o, addirittura, non ci pensano proprio. Sono comunque troppi quelli che li aprono senza avere idea di cosa stiano facendo, finendo spesso in grossi guai. La mia idea è che se lo si tiene sempre pulito e si cambia spesso il filtro dell'aria, non si dovrà mai fare molto di più per tenerlo sempre in efficienza.



AMBIENTE OSTILE



Le condizioni in cui facciamo funzionare i motori da fuoristrada sono davvero pessime. Sono vicinissimi al terreno, si riempiono di polvere e spesso finiscono a contatto con la pista quando ci ribaltiamo. Se ci pensiamo sembra assurdo che questi motori fossero stati inizialmente pensati per gli aeroplani e solo dopo sono stati convertiti per le macchine. Li portia-

mo davvero al limite della distruzione, ma nonostante tutto, la loro vita può essere davvero lunghissima se si adottano alcuni accorgimenti. Quando si smonta il motore per controllare la frizione, ad esempio, se ne può approfittare per alcune semplici operazioni di controllo e pulizia. Questo è particolarmente vero quando si fanno gare, a me capita di togliere il motore anche due volte al giorno!

NON SIATE SPORCHI



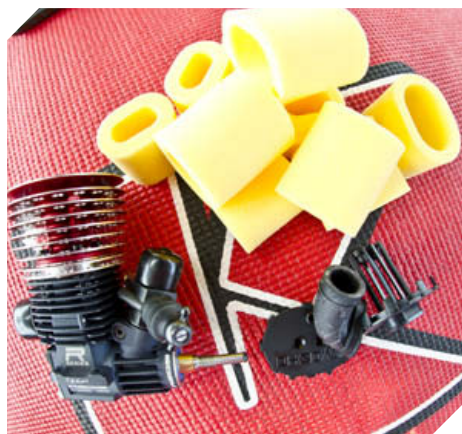
Pulite regolarmente l'esterno del motore, ma non usate spray o altre sostanze, solo un pennello o uno spazzolino. Se usate solventi o altro rischiate di impastare lo sporco e farlo finire dentro ai cuscinetti o, peggio ancora, dentro al carburatore. Se c'è un'area particolarmente sporca spruzzate del WD40 o qualcosa di simile sullo spazzolino e poi usate quest'ultimo sull'aera circoscritta, stando sempre attenti a tenere a debita distanza solventi e liquidi in genere da cuscinetti e carburatore. Periodicamente pulite, sempre con uno spazzolino, le alette di raffreddamento della testa e del carter.

FILTRO ARIA:

L'ULTIMA LINEA DIFENSIVA PER IL MOTORE



Aspirare sporco è il modo più veloce per distruggere un motore. La regola numero uno per evitare guai è avere un filtro sempre pulito; per verificarlo bisogna togliere la gommapiuma esterna e controllare l'interno. Se notate delle variazioni di colore significa che lo sporco sta cominciando a passare e che il filtro va sostituito. La parte più importante è l'elemento interno, mentre quello esterno può essere riciclato se non è troppo sporco. Oliate sempre entrambi gli elementi. C'è un'altra cosa di cui tenere conto oltre alla pulizia ed è la qualità dei filtri. Se comprate delle spugne superscontate, senza marca né indicazioni, probabilmente non avrete lo stesso livello di protezione di quelle



prodotte da un marchio decisamente più affidabile. Questo non significa che non si possano trovare dei buoni filtri a un prezzo basso, ma occorre prestare la dovuta attenzione.

Se la spugna è troppo porosa lo sporco ci passerà attraverso, mentre se è troppo fitta strozzerà il motore.

Un altro consiglio è quello di ingrassare le estremità del filtro per migliorare le tenuta nelle parti a contatto con i supporti.



Come ultima cosa segnalo di tenere sempre d'occhio il supporto e l'involucro del filtro. Il primo deve essere sempre perfetto e senza crepe, basta un minimo trafilaggio d'aria per mettere a rischio il motore.

Un bordo consumato, che non tiene il filtro al suo posto, può lasciarlo volare via al primo sobbalzo. Usate delle buone fascette e assicuratevi che tutto sia solido e a prova di bomba.



CARBURANTE

Un carburante di buona qualità è fondamentale, ovviamente, non tanto per quello che può fare al motore, quanto per quello che non fa! Molti carburanti contengono dell'antiruggine, ma additivi del genere possono creare dei problemi. Alcuni prodotti specifici hanno meno (o nessun) additivo per garantire il massimo delle prestazioni. La cosa migliore che possiate fare per il vostro motore è lasciarlo acceso per consumare tutto il carburante al suo interno prima di conservarlo. In questo modo l'alcool e il nitro contenuti spariranno completamente lasciando solo l'olio. Il metanolo e il nitrometano si impastano facilmente, quindi meglio non lasciarli all'interno del motore, o si rischia di incollare le parti mobili e in scorrimento.



FILTRO DEL CARBURANTE



Molti piloti non lo usano, ma io ne sono un accanito sostenitore. Non sempre è facile rendersi conto di quanta sporcizia passi nel circuito del carburante. Se correte sullo sterrato, a fine giornata vi accorgete di quanto polvere sia entrata nel serbatoio, ad esempio quando si apre il tappo per fare il pieno o dagli sfiati dell'aria. Per questo è indispensabile inserire un filtro.



OLIO DOPOCORSA...

Probabilmente è sopravvalutato a meno che non vogliate mettere il motore "sotto naftalina" e cioè dobbiate conservarlo per almeno 5 o 6 settimane. Se decidete di usare l'olio cercate un buon prodotto. Noi usiamo il Mobil1 che è un lubrificante sintetico che non attacca gomma, plastica o le altre parti del motore e del carburatore.

Il WD40 e altri prodotti simili che vengono spesso usati al posto dell'olio contengono sostanze dannose per questi elementi, quindi meglio evitarli. Se non siete sicuri al 100% di quello che state usando, meglio non mettere niente.



CANDELA



Può sembrare strano parlare di candele in questo articolo, ma dopo il carburatore, l'alloggio della candela è il principale ingresso attraverso il quale lo sporco può contaminare il motore. Come prima cosa, quando smontate la candela, assicuratevi che tutta l'area circostante sia perfettamente pulita. Inclinate il motore da un lato in modo che eventuali residui scivolino senza finire dentro all'apertura e tenetelo in questa posizione fino a quando non avete riavvitato la candela. Un altro punto importante è la temperatura della candela; controllate che non sia troppo alta se state correndo in una giornata estiva particolarmente calda. Se il motore detona troppo presto potrebbe rovinarsi. Una volta che la camera è intaccata da combustioni anticipate non c'è modo di recuperarla e bisogna cambiare camicia e cilindro.



SI PUÒ ROVINARE UN MOTORE?

Probabilmente no, perché è molto difficile causare dei danni usandolo normalmente. È vero che lo si potrebbe surriscaldare con una miscela troppo magra, ma è un caso limite che si verifica solo se si è dei principianti e si ignorano segnali come strani rumori e un motore rovente. A meno che non lasciate girare al massimo il vostro motore per 5 minuti, quando la macchina è a ruote all'aria, potete stare certi che durerà abbastanza a lungo. Un motore usato e curato a dovere dovrebbe durare almeno per un trentina di litri di carburante. Una volta rodato qualsiasi motore è in grado di sopportare anche utilizzi molto intensi senza creare grossi problemi. I primi due litri sono i più importanti e la miscela deve essere mantenuta molto grassa. Dopo il terzo litro dovrebbe essere possibile regolare la carburazione al limite delle prestazioni senza problemi.

MODIFICHE



Le modifiche al motore sono un po' troppo sopravvalutate. Pensate davvero di poter migliorare le prestazioni di un capolavoro di ingegneria raschiandolo e trapanandolo con un Dremel? Il concetto è molto semplice: se davvero fosse possibile ottenere più potenza da un motore in questo modo perché mai i piloti professionisti continuerebbero ad usare i motori così come sono senza modificarli minimamente? I produttori di motori spendono tempo e risorse a studiare flussi, combustioni, materiali e volumi per ottenere un equilibrio perfetto. Se alterate anche una sola delle caratteristiche del motore compromettete tutto il delicato meccanismo che lo fa funzionare e di certo non andrà più forte.



SMONTAGGIO



Se il vostro cognome non è "Rossi", non smontate niente. È meglio che un appassionato "standard" non si metta a frugare all'interno di un motore. Sono arrivato a questa conclusione dopo una lunga esperienza e dopo aver osservato cosa facevano gli altri. Se resistete alla tentazione di aprire il motore sarete ripagati con buone prestazioni e una lunga durata. Non c'è davvero bisogno di smontarlo a meno che non sia assolutamente indispensabile. Se siete esperti la questione cambia, ma la maggior parte degli hobbysti non è in grado di farlo con cognizione di causa. Basta una sola particella di polvere per compromettere durata e prestazioni, per non parlare dei disastri che potrebbe causare il provare ad accendere un motore montato male. Noi non smontiamo mai i motori di Cody prima di aver consumato almeno 16 litri di carburante e solo se le prestazioni non sono ancora buone. Insomma: a meno che non ci sia qualcosa di rotto, non c'è bisogno di smontare niente.

LA REVISIONE

Ok, ho detto e ridetto di non smontare il motore, ma c'è qualche eccezione? Il mio consiglio è di aprirlo solo in caso di estrema necessità. Questo significa che se fa troppo rumore o gira male, potrebbe essere utile smontarlo per capire se si sia rotto qualcosa. Allo stesso modo, se è un motore troppo vecchio, potrebbe essere necessario cambiare biella e cuscinetti. Sono comunque interventi che deve fare solo un esperto. I piloti professionisti li sostituiscono ogni 12/15 litri di carburante, ma non hanno problemi per comprare ricambi e hanno a disposizione i migliori meccanici. Spingono anche i loro motori al limite e devono guadagnare anche il più piccolo vantaggio prestazionale. Per le gare importanti il motore di Cody viene smontato e controllato dal produttore stesso, anche se quasi mai si interviene realmente. Il pilota "normale" non stressa il motore come un pilota a livello mondiale.

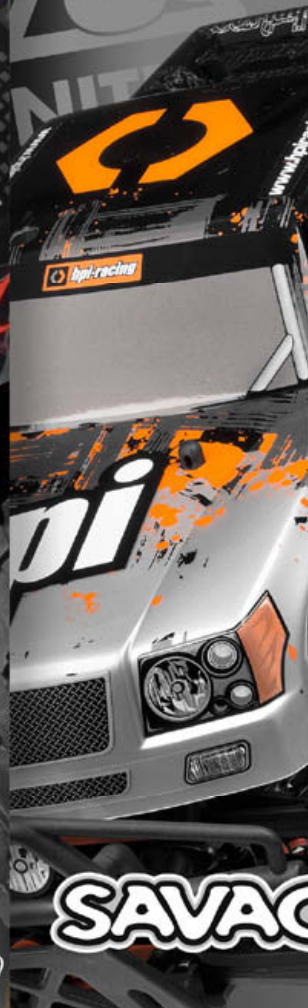


QUESTO E' TUTTO. SPERO CHE POSSIATE DIVERTIRVI MOLTO A LUNGO CON IL VOSTRO MOTORE. GRAZIE PER L'ATTENZIONE E BUONA GUIDA!

HP106571



HP104242



HPI POINT:

LOMBARDIA

Hermes Modellismo MI 0291082125
Hely Go MI 029370030
Japan RC MI 029370030
Landstore VA 0331611713
Albert Model BS 030296416
Modellismo Gamba BG 035210127
Moretti Model BG 035573178
Hobbyland BG 0290987344
PIEMONTE
Model Quartier NO 032103777
Granda model CN 0172430868
Videoteca Las Vegas TO 0119675524
Cazzadori TO 0121322444
MD Model TO 0116056688
Casa Dello Sport TO 0125650126
VENETO-TRENTINO
Hobby Point VR 0456702887
Dissegna Sport Distribution VI 042434545
Gamemania PD 049650852
Electro Leitner BZ 0474554670

EMILIA ROMAGNA

Gas Model MO 0536807741
Emporio Giocattoli MO 059694092
Nanni Modellismo BO 051551367
TOSCANA-UMBRIA
Pieroni Modellismo LU 0584340422
Iron Machine PO 3346454687
Crazy Model FI 0552552453
RB Racing LU 0584792994
New Frontiers MS 0585252169
RC Lab LI 0586371580
Brama PG 0755002971
MARCHE- SAN MARINO
RC Tronico PU 3894592064
Formula 1 PU 0721456146
Blue Record AN 073156940
Open System SAN MARINO 0549909016

LAZIO

Delvi Modellismo LT 3804657514
Modellismo Gianni RM 0672673332
Jonathan RM 0774605440
Elymania RM 06535160
CAMPANIA-PUGLIA
Effeerre NA 0818311380
Model Point NA 0812391373
Carboomodels LE 0833771577
SICILIA
Bellia CT 0957928451
Calabrese Modellismo RG 0932751311

www

RADI

DISTRIBUITO DA

RADIOSISTEMI

HP109073

HP112601



W.RADIOSISTEMI.IT

my.hpiracing.com

RADIOSISTEMI



hpi-racing

Our catalogues, instruction leaflets, manuals, drawings, specifications and price lists (Information) are not an offer to create a contract. We can change any of them and correct any clerical error without any liability to you.



CAMBIARE L'OLIO DEGLI AMMORTIZZATORI RTR LA SCIENZA DEI FLUIDI

Testo: Jeff Eveleigh Foto: Jeff Eveleigh

Praticamente tutti i modelli RC montano ammortizzatori ad olio, anche gli RTR, e questa è un'ottima cosa. Gli ammortizzatori ad olio sono indispensabili per avere una macchina affidabile e maneggevole. Può succedere, però, che qualcosa si rompa, che gli ammortizzatori perdano o che si desideri cambiare il loro comportamento e allora nasce la domanda "Che olio viene inserito negli ammortizzatori di serie?". L'olio costituisce un settaggio relativo, ma bisogna sapere da dove si parte per decidere se usare qualcosa di più o meno viscoso. Ora vi spiegheremo come cambiare l'olio degli ammortizzatori e, al tempo stesso, migliorare le prestazioni della vostra macchina, stabilendo un punto di partenza per tutte le future modifiche.

TECNICA
XTREME

DIFFICOLTÀ

Xtreme
XtremeCars
1-NEOFITA 5-ESPERTO



1

TEMPO RICHiesto:



30 minuti

MATERIALI NECESSARI



Chavi specifiche.



Spray motore.



Grasso.



Stracci o salviette di carta.

INDOVINA UN PO'



Cambiare l'olio degli ammortizzatori è facile, può essere piuttosto "sporco", ma è un'operazione molto lineare.

Dato che non avete idea di cosa ci sia nei vostri ammortizzatori, dovrete tirare ad indovinare. Potete provare a sentire i produttori, ma anche in questo caso ogni marca ha i suoi criteri di catalogazione dei fluidi e non sempre coincidono fra di loro. Bisogna quindi stabilire un punto di partenza; nella maggior parte dei casi si può partire da 25 o 35wt. In generale si mette un olio più denso all'anteriore, ma l'importante è stabilire un punto di riferimento per i futuri interventi. Ricordate sempre che le caratteristiche dell'olio si alterano nel corso del tempo e che è sempre bene preparare gli ammortizzatori in modo perfettamente simmetrico fra lato sinistro e lato destro della macchina.



PERDITE

Un ammortizzatore che perde è uno dei problemi più comuni fra i modellisti meno esperti, specialmente per il fatto che, in genere, si tende a fare molta meno manutenzione di quanto non facciano i piloti agonisti. Ecco alcuni consigli di base per risolvere la questione. Partendo dal principio che gli ammortizzatori siano stati montati correttamente e che non ci siano parti rotte, il problema sta quasi sempre negli o-ring consumati o rovinati. Basta comprare un kit di revisione e cambiare o-ring e spessori per rimettere tutto a posto con una spesa davvero minima. Un'altra soluzione può essere quella di usare un grasso specifico (come il Green Slime prodotto dalla Associated) che mantiene gli o-ring lubrificati e permette loro una buona tenuta nel tempo. Controllate spesso i vostri ammortizzatori per scoprire se ci siano perdite e intervenite subito. Non c'è niente che causa seccature e rotture come un ammortizzatore senza olio.





SMONTAGGIO E PREPARAZIONE

Dato che non avete idea di cosa ci sia nei vostri ammortizzatori, dovrete tirare ad indovinare. Potete provare a sentire i produttori, ma anche in questo caso ogni marca ha i suoi criteri di catalogazione dei fluidi e non sempre coincidono fra di loro. Bisogna quindi stabilire un punto di partenza; nella maggior parte dei casi si può partire da 25 o 35wt.

In generale si mette un olio più denso all'anteriore, ma l'importante è stabilire un punto di riferimento per i futuri interventi. Ricordate sempre che le caratteristiche dell'olio si alterano nel corso del tempo e che è sempre bene preparare gli ammortizzatori in modo perfettamente simmetrico fra lato sinistro e lato destro del vostro automodello radiocomandato.



SVUOTARE E PULIRE

Dopo aver rimosso il coperchio potete mettere via il vecchio olio. Rovesciate l'ammortizzatore su un contenitore e pompate il pistone due o tre volte per svuotarlo completamente. Di seguito pulite l'interno dell'ammortizzatore con dello spray motore o con un altro solvente non aggressivo per la gomma degli o-ring. Anche in questo caso date due o tre pompate per raggiungere tutti i punti, ma state attenti a non spargere il liquido dappertutto. Ora pulite tutto con uno straccio o con della carta; alcuni solventi asciugano molto in fretta e lasciano dei depositi di grasso negli angoli.



Nota importantissima: Non bere mai dalle lattine che trovate in giro a casa di Jeff!

TUTTO NUOVO

Ora siete pronti a versare il nuovo olio. Con lo stelo completamente sfilato versate il nuovo liquido fino a 3/4 quindi inserite lo stelo completamente e poi sfilatelo di nuovo; dovrete vedere le bollicine d'aria salire verso la superficie. Ripetete questa operazione un paio di volte per eliminare tutta l'aria, quindi poggiate l'ammortizzatore (in verticale) per lasciar riposare l'olio e far salire a galla anche le bollicine più piccole, dedicandovi al pezzo successivo.



COMPENSAZIONE DEL VOLUME

Il prossimo step dipende dal design dei vostri ammortizzatori nello specifico. Quando lo stelo si inserisce nell'ammortizzatore, ne altera il volume, spingendo l'olio che deve necessariamente trovare altro spazio. Alcuni ammortizzatori hanno un sistema che compensa il volume. Certi usano delle membrane, altri delle schiume tipo gommapiuma e altri ancora delle emulsioni aria/olio, ma dato che questo è un articolo per principianti non andremo troppo nello specifico. Verificate sul vostro manuale quali siano le raccomandazioni per concludere il montaggio e chiudere correttamente gli ammortizzatori. In molti RTR si usa la soluzione della membrana posizionata sul coperchio.



Più lo stelo è piccolo, meno c'è da compensare

Rimbalzo



Il rimbalzo è un'altro elemento fondamentale di cui tenere conto. Ora che i vostri ammortizzatori sono pieni per 3/4 e l'aria è stata completamente eliminata siete pronti ad intervenire su questo fattore. Il rimbalzo si riferisce al "ritorno" dello stelo una volta che sia stato completamente compresso, ritorno che varia a seconda del metodo di compensazione di cui abbiamo scritto prima. "Rimbalzo totale" significa che lo stelo si estende completamente dopo essere stato schiacciato; "mezzo rimbalzo" significa un ritorno di circa metà della corsa, eccetera.

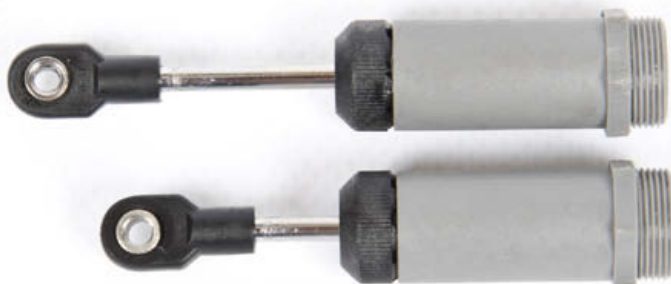
La posizione in cui si trova lo stelo quando rabboccate completamente l'olio e chiudete l'ammortizzatore sarà il settaggio del rimbalzo. Senza entrare in tecnicismi troppo complicati, possiamo dire che un rimbalzo settato a 1/2 è un buon punto

di partenza. Più che il valore assoluto è fondamentale che il rimbalzo sia identico fra ammortizzatore sinistro e ammortizzatore destro.

Per settare il rimbalzo a 1/2 spingete lo stelo dentro l'ammortizzatore per circa metà corsa

quindi riempite d'olio fino al bordo e poi chiudete il coperchio secondo le specifiche della casa produttrice. Asciugate ogni eventuale sbavatura e controllate se lo stelo rimbalza correttamente. Finita questa operazione su tutti gli ammortizzatori, assicuratevi che le coppie destra/sinistra si comportino allo stesso modo.

Se ci sono differenze potete aggiungere una o due gocce d'olio nell'ammortizzatore che non rimbalza abbastanza, o toglierle da quello che rimbalza troppo.





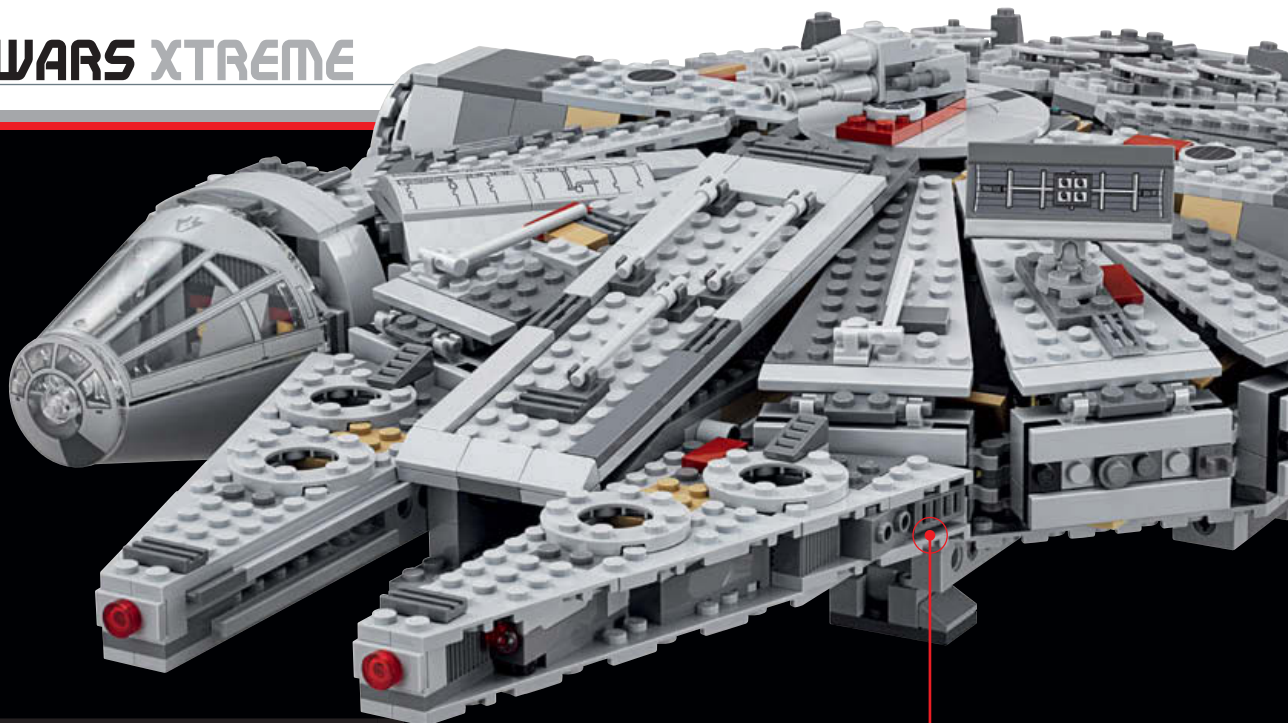
MONTAGGIO

Ora che l'olio è stato cambiato siete pronti a rimontare le molle e i fermi per rimettere tutto a posto. Sia che usiate ammortizzatori filettati che quelli lisci, con gli spessori, è importante che la tensione delle molle sia la stessa fra destra e sinistra. Verificate sempre questo valore prima di fissare tutto. State anche attenti a non stringere troppo le viti per evitare bloccaggi o deformazioni dei pezzi.



CONCLUSIONI

È una buona cosa sostituire l'olio sconosciuto del vostro RTR con qualcosa di più definito. Una bella revisione degli ammortizzatori è perfetta per garantire il massimo delle prestazioni. In questo modo saprete con precisione che olio state usando e potrete intervenire sul settaggio senza dover tirare a indovinare. Volendo potete segnare direttamente sui fusti il valore dell'olio con un pennarello, così non sbaglierete di sicuro! Il potere sta nella conoscenza e dei buoni ammortizzatori vi aiuteranno a gestirlo al meglio!



STAR WARS IL RISVEGLIO DEL MATTONCINO...

di Andrea Bedeschi



La nuova versione del leggendario Millennium Falcon conta 1329 mattoncini ed è lunga 47 centimetri.



Correva il mese di gennaio 2015 e in Italia ci stavamo appena riprendendo dalle infinite crapule delle feste. Proprio in quei giorni sono apparsi in rete i primi dettagli dei set che la LEGO avrebbe dedicato a Star Wars nel corso dell'anno.

Si trattava di informazioni molto attese perché se, da un lato, la prima ondata di prodotti che sarebbe poi uscita fra maggio e giugno avrebbe usato come riferimento i capitoli della Trilogia Classica e dei Prequel, la seconda sarebbe stata interamente dedicata, ad eccezione di quattro Buildable Figure, a **Il Risveglio della Forza**, il settimo capitolo della saga in uscita il 16 dicembre nei cinema dello stivale per la regia di J.J.Abrams.

E per mantenere il più stretto riserbo sulla pellicola, per svariati mesi, abbiamo conosciuto queste future release solo ed esclusivamente col loro codice: diffondere anche solo il nome di uno di essi, avrebbe significato rivelare troppe informazioni circa un kolossal su cui la Lucasfilm e la Disney hanno mantenuto la più totale segretezza per lasciare intatto l'effetto sorpresa in un'epoca in cui, dei film, si sa fin troppo prima del loro effettivo esordio nei cinema.

Anche se nel corso dell'estate alcuni leak

hanno rotto le proverbiali uova nel paniere svelando quali mezzi e personaggi di **Star Wars: Il Risveglio della Forza** avrebbero subito il "trattamento LEGO", tutti i prodotti del colosso danese sono stati svelati al mondo intero a ridosso del Force Friday tenutosi in contemporanea mondiale lo scorso 4 settembre.

In quella data, tutti i nuovi prodotti su licenza di *The Force Awakens* sono stati mostrati durante degli eventi trasmessi in live streaming in svariate metropoli ai quattro angoli della Terra e messi, finalmente, in commercio.

Sette sono le proposte LEGO collegate al lungometraggio diretto da J.J.Abrams in cui ritroveremo vecchi volti noti della saga, insieme ad altri pronti a trovare posto nei cuori della sterminata e sempre crescente platea di appassionati di Guerre Stellari. I prezzi di questi set che ora scorreremo in rassegna, spaziano dai 26,99 € del **Rey's Speeder** ai 159,99 € del "nuovo" **Millennium Falcon**. Bisogna notare che fra questi compaiono solo alcuni dei mezzi che vedremo nella pellicola e non ambientazioni relative a esotici pianeti, edifici o strutture della galassia lontana, lontana.

Fra le astronavi, molto interesse destano

le iterazioni aggiornate di alcune delle più amate navicelle spaziali della saga come il già citato **Millennium Falcon**, l'**X-Wing** e il **TIE Fighter** del Primo Ordine, il malvagio gruppo intenzionato a terminare il piano che l'Impero Galattico non è riuscito a completare in precedenza. Questi ultimi hanno una colorazione differente da quella che abbiamo imparato a conoscere con gli episodi della Trilogia Classica: il bianco, in entrambi i casi, è stato abbandonato in favore del nero con inserti arancioni o cremisi. Dal punto di vista della dotazione di minifigure non c'è nulla di particolarmente eclatante da segnalare per l'astronave dei villain, che contiene 2 Piloti del TIE Fighter, un Ufficiale del Primo Ordine e un membro dell'equipaggio del Primo Ordine, l'altra, invece, è decisamente più succulenta: insieme a un "anonimo" pilota della Resistenza, troviamo il già fan-favourite droide BB-8 e Poe Dameron, interpretato da Oscar Isaac nel film.

Le noti dolenti, trattandosi di prodotti basati su licenze, vengono dal prezzo dei set e dalla media per mattoncino: il **TIE Fighter** costa 74,99 € ed è composto da 517 pezzi (14,5 centesimi a mattoncino), mentre il cartellino dell'**X-Wing**, formato da 717 brick, si attesta sui 99,99 € (dunque 14

“Chewie, siamo a casa!”



Lo Snowspeeder è costituito da 444 parti ed è completo di tre minifigure: due Snowtrooper e un ufficiale degli Snowtrooper del Primo Ordine.



centesimi per singolo mattoncino). Siamo comunque nel – costoso – standard dei prodotti su licenza Star Wars.

Anche lo Speeder di Rey si aggira sulla stessa media per brick: dividendo i già citati 26,99 euro per i 193 pezzi contenuti nella scatola, la cifra che si ottiene è sempre di 14 centesimi. Le minifigure che accompagnano il veicolo sono quelle di un bandito Unkar e di Rey, il personaggio di Daisy Ridley.

Degli altri mezzi del Primo Ordine presenti, il più anonimo è di sicuro lo Snowspeeder. Proposto a 49,99 euro e costituito da 444 parti (11 centesimi per brick) giunge insieme a tre minifigure: due Snowtrooper del Primo Ordine e un ufficiale degli Snowtrooper del Primo Ordine. Più interessante il discorso relativo al First Order Transporter che, malgrado il prezzo e la media per mattoncino ben più alta del precedente (109,99 € per 792 pezzi, da cui ricaviamo una costo di circa 14 centesimi a unità), ci consente di mettere mano su ben sette personaggi: 2 soldati della Resistenza, 2 Flametrooper del Primo Ordine, 2 Stormtrooper del Primo Ordine, ma, soprattutto, il Capitano Phasma, interpretato dalla Gwendoline Christie de Il trono di Spade. Le cose cominciano a farsi realmente interessanti (nonché onerose) con le ultime due proposte LEGO collegate a Il Risveglio della Forza.

Il Kylo Ren's Command Shuttle (costo 129,99 €, pezzi 1005, media per mattoncino 13 centesimi) riproduce la forma dell'astronave personale dell'antagonista che, nei trailer, abbiamo visto brandire la nuova spada laser con guardia a croce, contenuta nella confezione insieme alla relativa minifigure del villain. Insieme a lui troviamo anche il Generale Hux (impersonato da Domhnall Gleeson), un Ufficiale del Primo Ordine, 2 membri dell'equipaggio del Primo Ordine e un Ufficiale degli Stormtrooper del Primo Ordine.

Il pezzo grosso della linea, tanto per il prezzo pari a 159,99 € (1329 pezzi, media di 12 centesimi), quanto per le dimensioni (14 cm di altezza, 47 cm di lunghezza e 32 cm di larghezza) è naturalmente la riproposizione “riveduta e corretta” del Millennium Falcon. Nella confezione dell'iconica navicella ritroviamo Rey e BB-8, insieme a un altro volto nuovo, Finn (John Boyega nel film), Tasu Leech e un membro della banda Kanjiklub, ma, soprattutto, Chewbacca e la minifigure con un look nuovo di per zecca di un Han Solo ormai invecchiato.

ESPLORAZIONE SPAZIALE LEGO!

Articolo di Brian Davis

Fotografie Brian Davis e University of Nevada - Reno



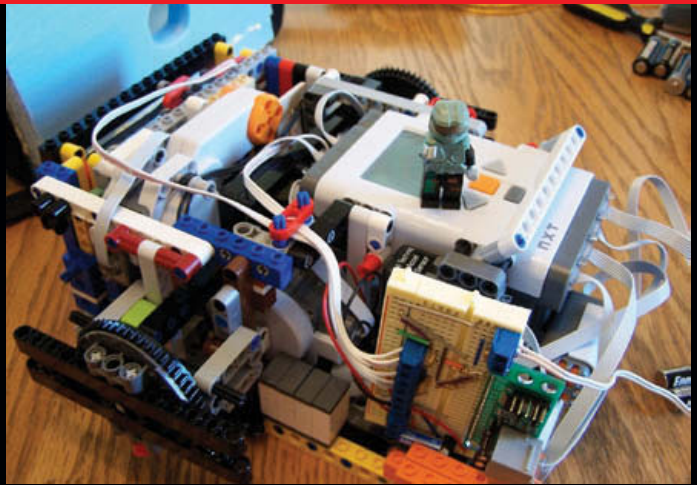
Brian Davis è stato uno dei personaggi coinvolti in un'insolita missione che ha avuto come protagonista il LEGO Mindstorms NXT. In che senso, insolita? Brian, docente universitario e membro della community Mindstorms, ha parlato con BrickJournal del suo ruolo e dei suoi progetti all'interno della missione che ha coinvolto due payload da lui costruiti. È stato usato un totale di nove payload e due palloni aerostatici. Brian ci ha raccontato il suo ruolo nel progetto...

Cerca in edicola BRICKJOURNAL:
la prima rivista dedicata al LEGO!





Ecco il Gypsy al sicuro nella sua scatola protettiva.



La fotocamera è all'estrema destra, sotto alla minifig. Notare le basi rotanti ai lati.

La missione **HALE** (**H**igh **A**ltitude **L**ego **E**xtravaganza) è un'idea folle nata dalla collaborazione del team LEGO Mindstorms e i ragazzi di **BalloonSat**, presso l'università americana del Nevada – Reno. Tutto è iniziato da una conversazione tra Steven Canvin della LEGO ed Eric Wang ("Professor LEGO"). Il gruppo **BalloonSat** aveva organizzato una serie di semplici missioni di ricerca ad alta quota: usando palloni con l'elio, una serie di semplici payload venivano portati nella parte alta dell'atmosfera, per eseguire una serie di ricerche automatizzate altrimenti difficili o impossibili da portare a termine a terra: esaminare la chimica dell'aria ad alta quota, monitorare i raggi cosmici e, naturalmente, catturare immagini spettacolari del nostro pianeta. Queste missioni hanno generalmente raggiunto i 30.000 metri, ben al di sopra le altitudini degli aerei commerciali, più di tre volte l'altezza del monte Everest. A quelle altitudini, il cielo è completamente nero e l'orizzonte presenta una curva piuttosto accentuata. Eric, insieme a Jeff LaCombe, ha usato sia l'**RCX** che l'**NXT** come sistemi di controllo, in questi payload. Mi sono imbattuto in un video su YouTube di uno dei lanci di BalloonSat che dichiarava di aver fissato il record mondiale per l'**NXT** a quota più alta e sono stato immediatamente catturato. Ecco il mio sogno: una missione ai limiti dell'atmosfera con tutti i rischi (radiazioni, temperature proibitive e le difficoltà legate al vuoto) e le sfide del caso. Nel corso della missione il payload deve prevedere tutte le eventualità, inclusi problemi hardware, senza alcun aiuto umano e gli errori possono risultare in un tuffo ad angelo di 16 chilometri. Ma,

cosa ancor più ghiotta, la missione poteva essere affrontata con i materiali che avevo in casa: i mattoncini LEGO! Prima di sapere cosa avessero in mente LEGO e BalloonSat, ho contattato entrambe le realtà per convincerle a realizzare il mio sogno. Così è nato il progetto **HALE**. L'idea era semplice: la partecipazione era solo su invito e anche gli invitati dovevano proporre un progetto di payload da valutare. Doveva essere piccolo e leggero (preferibilmente meno di 1,5 kg), non pericoloso e fare qualcosa di nuovo o interessante. Solo i payload che soddisfacevano tutti i requisiti sarebbero stati accettati.

Sono stato invitato a presentare la mia proposta. Per andare sul sicuro ne portai due completamente diverse, sperando di aumentare le mie possibilità, e, con mia grande sorpresa, vennero accettate entrambe. La prima era "**Gypsy**": una macchina fotografica su piattaforma flessibile. Ho deciso fin dall'inizio di rimanere il più possibile LEGO "puro" (per un gran numero di motivi, incluso quello di un facile assemblaggio), quindi la fotocamera (una **COOLPIX L11**) non avrebbe avuto bisogno di particolari modifiche. **Gypsy** monta un motore **NXT** per premere sia il tasto di accensione che quello di scatto, mentre un altro motore permette di far passare la fotocamera dalla modalità scatto a quella video. Per tenere la fotocamera e i motori esattamente nelle loro posizioni, ho piazzato la macchina in una "gabbia" ibrida (con e senza stud) a cui sono attaccati i motori, formando una struttura rigida. Questo lascia spazio a un altro motore e volevo che la macchina fotografica fosse in grado di muoversi verso l'alto o verso il basso (lo

spostamento laterale non avrebbe avuto senso, visto che è un movimento che viene fatto normalmente dagli oggetti, durante l'ascesa). Cercai di sfruttare uno specchio rotante, ma mi resi conto che il suo peso eccessivo mi faceva sfiorare oltre la massa preventivata e pensavo che un carico leggero sarebbe stato favorito. Così, ho deciso di bilanciare il centro del progetto con due basi rotanti Technic che fungevano sia da supporto che da perno, in modo che l'intero pacchetto potesse inclinarsi in alto e in basso fino a circa 90 gradi. Questo, tuttavia, presentò tre nuove problematiche. Prima di tutto, gli ingranaggi che guidavano le basi rotanti dovevano ruotare l'intero pacchetto e non potevano finire sotto al carico. In secondo luogo, l'intera costruzione doveva essere sostenuta dalle due basi rotanti, ed ero assolutamente convinto di non voler ricorrere alla colla. L'ultimo problema riguardava la temperatura: a quell'altitudine, la temperatura esterna può scendere sotto ai -62 gradi centigradi, valore a cui il materiale di cui sono realizzati i mattoncini LEGO inizia a diventare troppo fragile. In caso di spaccamento, l'intero payload sarebbe andato disperso nel cielo. L'unico modo per prevenire tale eventualità era quello di assicurare il tutto con una fascia avvolta attorno al pacchetto, per reggerlo in caso di guasto catastrofico... sperando che tutto andasse per il meglio. Per risolvere i primi due problemi, potevo contare solo sulle mie abilità di costruttore, per realizzare un progetto che rimanesse integro e saldamente attaccato al pallone che per diverse ore lo avrebbe sballottato a un'altitudine tre volte superiore a quella del monte Everest.

La sequenza fotografica è gestita da uno "script" a bordo, lanciando secondo per secondo il comando di scatto, di passaggio alla modalità video, di cambio dell'orientamento della macchina fotografica e via dicendo. Oltre a controllare la fotocamera, l'**NXT** era programmato per registrare dozzine di differenti condizioni di luce, livelli audio, accelerazioni, voltaggio della batteria e temperatura interna.

La **HiTechnic**, ditta specializzata nello sviluppo di sensori per il Mindstorms, è stata così gentile da sviluppare un prototipo speciale di sensore per la pressione ad alta risoluzione, in grado di resistere al volo e stabilire i valori di pressione in vari momenti della missione. Tutti questi dati sono stati compressi e immagazzinati nella memoria dell'**NXT**, per un'analisi successiva. Oltre a questo, l'**NXT** doveva controllare due termoresistenze per riscaldare le parti interne, al crollo della temperatura. Per far funzionare i caloriferi e tre dei sensori (uno per la luce e due per la temperatura interna), ho usato una scheda **HiTechnic Prototyping** inserita all'interno del payload, sostituendo gli spessi cavi standard dell'**NXT** con altri più sottili acquistati da **Mindsensors**, in modo da contenere il peso. In questa missione ogni grammo era importante. Il tutto era controllato da un programma compatto codificato interamente in **NXT-G**, uno dei programmi più complessi che abbia mai scritto per l'**NXT**, usando più di 20 blocchi custom disposti a vari livelli di profondità. Dopo una settimana di test ininterrotti, e dopo una mezza dozzina di missioni simulate, **Gypsy** era pronto a partire.

L'altro progetto era "**Lil' Joe**", chiamato così in omaggio al Colonnello Joseph Kittinger, che durante il **Project Excelsior** registrò il record per la più lunga caduta libera da un pallone aerostatico, lanciandosi da 31.333 metri. L'idea era quella di replicare, in una versione più piccola e semplice, quell'incredibile impresa utilizzando mattoncini LEGO. Il payload era molto semplice: all'interno di un tubo blu e squadrato di polistirolo espanso, ho inserito un **NXT** e un trasmettitore **SPOT** (che pur sembrando un semplice walkie-talkie arancione, era un localizzatore d'emergenza per gli alpinisti, con un **GPS** e una trasmittente a basso consumo, il tutto in un device più piccolo dell'**NXT**). Un piccolo riscaldatore chimico inserito tra di loro era tutto ciò di cui i componenti avevano bisogno per non congelare. Un'estremità era coperta da un tappo con la deriva del payload, assicurato attraverso un nastro legato al

motore. Per aprire il paracadute, il motore avrebbe semplicemente alzato il coperchio che staccandosi avrebbe favorito la fuoriuscita del paracadute stesso. Una soluzione semplicissima, ma efficace. Non avendo garanzie sull'altitudine da cui sarebbe stato lanciato, il pacchetto avrebbe dovuto cronometrare il tempo di ascesa per fare una stima dell'altitudine al momento del lancio e usare le informazioni per stabilire un momento sicuro in cui aprire il paracadute per rallentare la caduta. Naturalmente, doveva registrare con estrema precisione anche il momento del lancio, tutto senza comunicare in alcun modo con altri payload della missione. Lo programmai per farlo attivare alla registrazione di un momento significativo di caduta libera ("zero G") e di registrare i valori dell'accelerazione prima, durante e dopo la caduta, per interpretare correttamente la situazione. L'unico sensore utilizzato era un accelerometro **HiTechnic**, dal quale sarebbe dipeso l'esito della prova. Ho eseguito numerosi test, ma ero consapevole del fatto che non avrei potuto in alcun modo testarlo alle condizioni in cui si sarebbe trovato durante la missione, aprendo il paracadute a una velocità elevatissima e in un'atmosfera estremamente rarefatta, ma sempre più densa di secondo in secondo. Per essere certo che l'apertura del paracadute non facesse semplicemente a pezzi la struttura LEGO, ho fatto passare i lacci del paracadute sotto l'**NXT** e lo **SPOT**, ma la struttura doveva comunque essere molto resistente e rigida (ma anche piccola e leggera), per far sì che il coperchio con la deriva rimanesse al suo posto senza girarsi o piegarsi nel corso della missione. Sarebbe bastato un piccolo problema per mandare tutto all'aria. Appena due giorni prima della data di consegna, ho spedito entrambi i payload in Nevada. Pur avendoli testati in modo approfondito, avevo ancora dubbi sul reale funzionamento dei miei dispositivi. Con i progetti spediti, tuttavia, il mio lavoro era finito. Come un genitore apprensivo, a quel punto potevo solo aspettare. Quando i payload arrivarono a Reno, Eric Wang si preoccupò immediatamente di alcuni possibili problemi termici per **Lil' Joe**; temeva che all'apertura del paracadute, la temperatura all'interno del contenitore sarebbe calata così rapidamente da congelare il trasmettitore **SPOT**, cancellando ogni possibilità di individuare il payload una volta che questo avesse toccato terra sano e salvo (e senza il team terrestre di Reno, le probabilità che **Lil' Joe** sopravvivesse alla missione erano circa 50/50). Dopo qualche consulto ulteriore, ha aggiunto

dell'isolante e io ho aumentato il tempo di caduta libera, in modo da far scendere più rapidamente **Lil' Joe** verso un'atmosfera più temperata. Dopo questi accorgimenti dell'ultimo minuto, entrambi i dispositivi vennero dichiarati idonei al volo. Ormai il più era fatto.

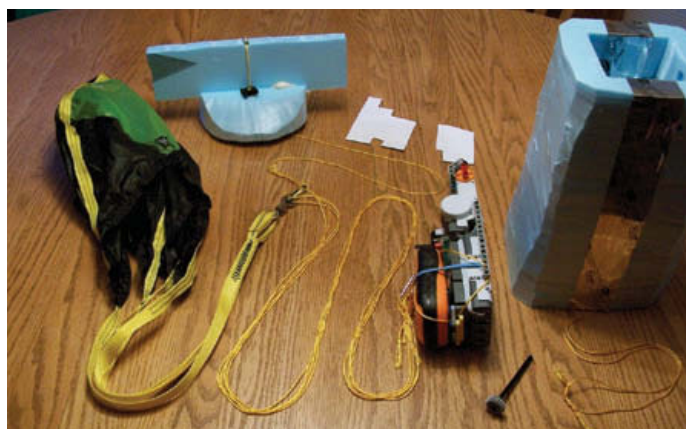
Il giorno del lancio mi svegliai e mi preparai per dare supporto al team di terra. Avrei riferito al gruppo nel deserto la posizione del trasmettitore **SPOT** in ogni pallone, in modo da permettere loro di recuperarli. Inoltre, appena riuscivo a ottenere qualche dato cercavo di condividerlo tramite un blog (operazione che si trasformò presto in un continuo scambio di informazioni durante la missione). Eric mi contattò per ogni lancio e io feci tutto il possibile per monitorare ogni cosa: i tre trasmettitori **SPOT** (uno per ogni pallone e uno a parte per **Lil' Joe**) e due segnali radio ham (che trasmettevano informazioni **GPS** dai palloni), aggiornando i progressi in tempo reale su Google Maps. Mi immaginavo che questo fosse come stare, molto in piccolo, al centro di controllo missione. Dal mio computer potevo leggere i dati di ogni missione: posizione e altitudine dei palloni, velocità al suolo, i momenti in cui i trasmettitori interrompevano il segnale per poi tornare online. Ma c'era davvero poco che potessi fare... solo sperare che tutto andasse come pianificato. È stato fantastico sedersi, realizzando quanto stava accadendo lì nel deserto del Nevada, in quelle prime ore del mattino. Già solo i payload rappresentavano sei mesi di lavoro di più di 50 persone, riunite in nove squadre da cinque paesi diversi, coordinate da ogni parte del mondo per dare il massimo in quel giorno esatto. I voli andarono bene. Molto bene. Dopo il lancio del secondo pallone ricevetti un altro update via telefono satellitare da Eric, che mi disse che il primo pallone aveva raggiunto i 24.000 metri e che avevano dato l'ordine di lanciare **Lil' Joe**. Da qualche parte sopra il Nevada, il mio payload stava precipitando verso il deserto sottostante, eseguendo una sequenza programmata che lo avrebbe dovuto portare a terra sano e salvo... o forse no. Quando ricevetti il primo segnale dal trasmettitore **SPOT** di **Lil' Joe**, gridai per l'emozione. Quando, pochi minuti dopo, arrivò il secondo segnale dalla medesima posizione, gridai di gioia. **Lil' Joe** era atterrato! Riportai a Eric la bella notizia e lui si affrettò per cercare di recuperarlo. Osservando lo storico della missione mi resi conto che ci erano voluti meno di 23 minuti per cadere da 24.000 metri di quota, il che mi sembrò decisamente troppo poco.



➔ Ecco mentre preparo Gypsy per il lancio con il pallone sonda (insieme agli altri payload che hanno partecipato a questo progetto).



➔ Le ultime fasi di setup e di verifica delle varie componenti del mio Lil' Joe prima di effettuare il lancio.



➔ Iniziando dall'alto: L'involucro che protegge il Lil' Joe, la sonda prima di essere impacchettata nel box e, qui sopra, possiamo vedere nel dettaglio tutti i componenti.



➔ In questa fotografia è possibile vedere tutti i payload trasportati da uno dei due palloni sonda utilizzati in questo progetto.



Fase iniziale dell'ascensione dopo il lancio (inquadrata dalla visuale del pallone stesso). La vista è fantastica ma ancora nulla in confronto a quello che "vedremo" fra qualche minuto...



Un'immagine mozzafiato: il pallone sonda è arrivato all'apice della salita a una quota molto al di sopra di quella raggiunta dagli aerei commerciali.



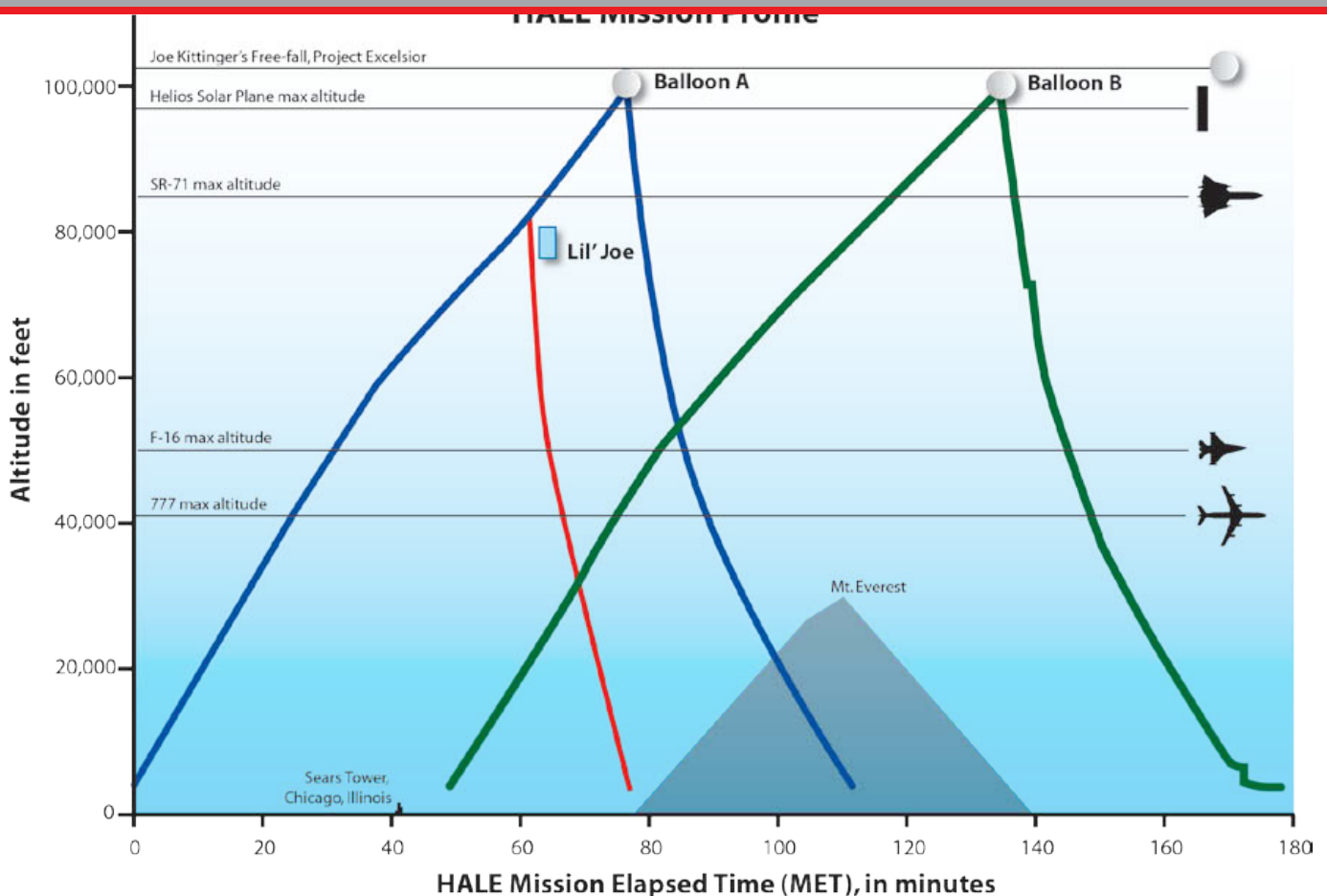
IL LEGO ORMAI NON HA PIÙ LIMITI: ADESSO VA PURE NELLO SPAZIO!



Dall'alto: Inizia la discesa dopo lo scoppio del pallone (è riempito di elio e al raggiungimento di pressioni atmosferiche esterne molto basse scoppia), il recupero di Lil' Joe nel deserto del Nevada e il gruppo che ha partecipato a questo interessante progetto "HALE".

Gypsy e Lil' Joe non erano gli unici payload della missione, ci mancherebbe altro! Tra gli altri payload c'erano "Peeps In Space" sviluppato per studiare gli effetti del "quasi-vuoto" e delle basse temperature durante le missioni. Progettato e costruito da un gruppo di studenti della Shady High School, usava il sensore ultrasonico LEGO per misurare l'espansione del marshmallow "Peep" all'interno del payload. Un altro payload realizzato da studenti è stato costruito da un FIRST LEGO League Team e controllava un filtro posizionato sopra a un sensore UV, oltre alla temperatura del payload stesso. Perfino il team LEGO Mindstorms ha realizzato un payload, anche se i dettagli non sono stati resi pubblici. Sfortunatamente, quest'ultimo elemento è stato separato dal resto, durante la discesa, e non è mai stato recuperato. Ciò che volevano farci, quindi, rimane sconosciuto.





Almeno il trasmettitore **SPOT** funzionava ancora, quindi mi dissi che doveva essere tutto okay. Continuai a monitorare i palloni principali, osservandoli mentre cadevano verso la Terra trasmettendo i dati dai rispettivi **GPS**. Tutte e tre le missioni atterrarono lungo la stessa linea, separate da non più di 16 km, dettaglio che speravo avrebbe reso il recupero più semplice al team di terra. Circa un'ora dopo, Eric mi chiamò di nuovo per annunciare che avevano trovato **Lil' Joe**... ma che era successo qualcosa di inaspettato. Invece di un paracadute morbidamente disteso su un payload intatto, avevano trovato una massa di nylon compatta e aggrovigliata in modo indistricabile al tappo con la deriva. Il paracadute era collassato e si era attorcigliato, facendo così impattare il payload con il terreno a una velocità, calcolata successivamente, di circa 50 km all'ora. Nell'impatto, l'**NXT** e **SPOT** avevano chiaramente colpito il terreno in modo violento tanto da schizzare fuori dalla base del cilindro di polistirolo espanso, ma una forza misteriosa li aveva fatti rientrare dentro, visto che il team di terra li aveva ritrovati

nell'involucro. Incredibilmente, non solo lo **SPOT** aveva continuato a funzionare, ma l'**NXT** stava ancora facendo girare il programma e aveva registrato i dati fino a riempire completamente la memoria! Ero impressionato. A quanto pare perfino gli elementi LEGO, collegati all'involucro del payload, non si erano dispersi durante la caduta e dopo il violento impatto con il terreno. Più tardi, durante la giornata, il team di terra individuò e recuperò gli altri due palloni con i rispettivi payload e scoprii che anche **Gypsy** era sopravvissuto al viaggio. Non solo le basi girevoli avevano resistito alle temperature rigide, ma durante la missione avevano lavorato esattamente come previsto, muovendo la piattaforma avanti e indietro per puntare la fotocamera esattamente dove il programma aveva indicato. **Gypsy** aveva registrato più di 4000 dati separati, esattamente come pianificato e il complesso programma in **NXT-G** aveva funzionato alla perfezione. Anche le altre missioni si erano rivelate un successo, con un solo elemento andato disperso. In generale, si è trattato di un grande successo, con la squadra di terra che

ha lanciato due palloni separati in una mattinata, recuperando tre missioni. In meno di un giorno, Eric aveva pubblicato le prime immagini sulla rete e nei giorni seguenti ne arrivarono molte altre. Sfortunatamente, però, non tutto è andato secondo i piani. Mentre i componenti LEGO e **NXT-G** di **Gypsy** sembravano aver lavorato alla perfezione, la fotocamera **L11** era vuota. Un rapido controllo della scheda di memoria sottolineava l'assenza di immagini dopo la prima. Ero davvero deluso, perché visto il numero di incognite della missione credevo che le cose fossero andate bene, in generale... ma in effetti le cose sarebbero potute andare peggio. Il progetto **HALE** è partito come un "what if" ad alta quota, ma si è trasformato in un'esperienza di cooperazione internazionale che ha spinto ai limiti il mattoncino LEGO. Non solo dal punto di vista della struttura fisica o della complessità di programmazione, ma anche nella creatività dei partecipanti. A quanto pare i mattoncini LEGO possono spingersi ben oltre quello che credevo possibile. Mi domando quanto ancora più in alto possano andare...



Il modello base usato da Riccardo Forni è un RX93 NU Ver. Ka. I kit utilizzati per modificarlo sono: Exia Dark Matter, MK II Build 1/100 e Astray Red Frame. Il back pack è stato completamente ricostruito utilizzando parti di vari kit Bandai.

Sito web del contest: www.gundam-gbwc.it

Anche quest'anno grazie alla collaborazione fra **Bandai** e la **HOBBY MEDIA** si è svolta la nona edizione italiana della **Gunpla Builders World Cup**, contest internazionale di modellismo statico dedicato a Gundam. Come ogni anno il primo classificato italiano ha ricevuto un biglietto per Tokyo (più soggiorno) e la possibilità di accedere alla finale internazionale che si svolge al **Gundam Front** di **Odaiba**. Il finalista italiano si scontra con i vincitori di Australia, Cina, Hong Kong, Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Taiwan, Thailandia e Nord America. Il modellista che quest'anno rappresenta l'Italia è **Riccardo Forni** con il diorama "RX 93 Gesshoku - Lunar Eclipse" che vedete nell'immagine in questa pagina, mentre a destra trovate i lavori del secondo e del terzo classificato e di seguito tutti quelli degli altri partecipanti all'edizione 2015.



In alto il secondo classificato Omar Zampetti con il diorama U.C 0094 "Across the Sky" realizzato con i kit Delta Plus 1/100 e Gaera Doga 1/100.



In basso il terzo classificato Massimo Lazzari con un diorama ispirato a Gundam Build Fighters e realizzato con un Rick Dom II in scala 1/144.





Enzo DE Luca



Luigi Filippo del Dotto



Giuseppe MariAa Nicotra



Alfredo Mei



Fabio Angelini



Fabio Pavese



Andrea Ferre



Davide Raffagli



Mattia Meoni



Ido Beltrani



Luca Maceratesi



Luca Pompei



Marco di Tullo



Riccardo Colini



Tommaso Medici



Perrucci Marco



Giuseppe Siciliano



Ettore Stramare



Alberto Tarantini



Carlo Tarantini



Maurizio Maccari



Gabriele Colombo



Diego Risti



Michele Landriscina



Lorenzo Canepari



Giovanni D'Ambra



Luca Dalla Guardia



Marco Zappaterra



Dario Sacco



Luciano Scarfi



Andrea Cherubin



Marco Milan



Davide Zoccolito



Federico Boscaro



Giuseppe Laurora



Stephen Serra



Leonardo Maddalena



Davide Canepari



Alex Barichello



Luca Severino



Andrea Lo Bue



Riccardo Baretta



Mario Russo



Davide Fiorano



Daniele Manca

ECCO ALCUNI FRA I MIGLIORI NEGOZI DI MODELLISMO ITALIANI:

RADIOMODELLI
RIVENDITORE

THE RALLY LEGENDS
LA TRAX
LA AMBLING WORKS
Tekno RC
walkera

www.radiomodelli.com
ONLINE SHOP
SPEDIZIONE GRATUITA!
info@radiomodelli.com

MODEL PLANET
di Marangoni Alessandro
Telefono: +39 345 3976959
email: info@model-planet.net

www.model-planet.net

GAME MANIA

http://game-mania.it/
E-mail: gamemania.it@gmail.com
Telefono: 346-9705176

SCALER 1:10 in kit by Gmade SAWBACK
299- euro 290 euro!

kit con carrozzeria ABS 1:10 by RC4WD GELANDE II DEFENDER 90
519 euro!

Telaio 1:10 da drift 4wd (motore anteriore) 3RACING SAKURA D3
139- euro 132 euro!

ELYMANIA
modellismo

ELY MANIA
Auto, Aerei e Elicotteri radiocomandati
Via Donna Olimpia 67-67/A Roma
Telefono: 06.535160
www.elymania.it

ELYMANIA MODELLISMO

Edomodel
LA CITTA' DEL MODELLISMO

Via Bentini, 63/C, 40128 Bologna (BO)
Tel/Fax 051.704090
info@edomodel.com

www.edomodel.com

HT hobbytoys.it
HOBBY TOYS TRADING SRL
Via dell'Artigiano, 45
40065 Pianoro (Bologna)
WWW.HOBBYTOYS.IT

MYMODELMARKET
P.zza Brin 2/A - 2/B 55049 Viareggio
(LU) Tel - 0584/1840549 - 320/9217083
info@mymodelmarket.com
www.mymodelmarket.com

ELIGASPER
Via Cerchiaro N.3. 36033
Isola Vicentina - VI
email: info@eligasper.com
Telefono: 338 8269186
www.eligasper.com

HELY-GO
NINE EAGLES
Solo Pro 228 Sport RTF 2.4GHZ
149 euro 129 euro!
TRASPORTO GRATIS CON QUALSIASI PAGAMENTO

HELY-GO
Cesate (MILANO) Via Piave 144
email: info@hely-go.com
Tel. 02-96790309
www.hely-go.net

VATERRA by HORIZON HOBBY
Kalahari 4wd Desert Raider RTR
249 euro 219 euro!

KYOSHO
CALMATO Alpha 40 Sports EP/GP
129 euro 119 euro!

GIANNI MODELLISMO
Via Pier Vittorio Aldini n.41 Roma
(Uscita G.R.A. Ciampino)
Tel. 06/72673332 • Fax. 06/72677092
info@modellismogianni.it
www.modellismogianni.it

MODEL HOBBY-FLIGHT
di ROBERTO USELLI
email: informazioni@modelhobby-flight.it
Telefono: 3296328482
www.modelhobby-flight.it

il modellino.it
IL TUO NEGOZIO DI MODELLISMO

OFFERTA DEL MESE
Su TAMAYA 43206 PORSCHE Carrera Collector's Special Club
Per chi paga con bonifico, postepay o in contantesse
SCONTO 10%

di Roberto Uselli
email: info@ilmodellino.it
www.ilmodellino.it

Su TUTTA la sezione **MODELLISMO FERROVIARIO**
SPEDIZIONE in OMAGGIO
per ordini superiori a **20,00 €**

ATTENZIONE:

Sei il proprietario di un negozio di modellismo e vuoi essere inserito in questa pagina? Contattaci via email all'indirizzo: staff@hobbymedia.it

PICCOLE DIMENSIONI, GRANDI PRESTAZIONI!



Gli aerei ultra micro UMX dell'E-flite hanno piccole dimensioni, ma le sensazioni che vi regaleranno saranno tutt'altro che piccole. Grazie alla loro costruzione leggerissima e alla tecnologia AS3X esclusiva, questi modelli vi daranno la sensazione di volare come con un modello full scale. Tutti i modelli sono semplicissimi da trasportare e il loro assemblaggio richiede pochissimi minuti.



UMX™ RADIAN®
BNF BASIC (EFLU2980)



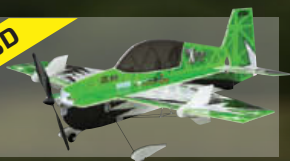
UMX™ RADIAN® FPV
BNF (EFLU6780)

Easy to Fly



UMX HABU S
BNF (EFLU4380)

EXTREME 3D



UMX AS3XTRA
BNF BASIC (EFLU5150)



UMX PITTS S1-S
BNF BASIC (EFLU5250)



UMX PT-17
BNF (EFLU3080)

Jet power



UMX F-16
BNF BASIC (EFLU2850)

3D



UMX P3 REVOLUTION
BNF BASIC (EFLU5050)

Brushless



UMX P-47 BL
BNF BASIC (EFLU3250)

Per scoprire tutta la gamma degli aerei UMX dell'E-flite visitate E-fliteRC.com

ITALtrading



NOVITA' 2015

La leggendaria **FOCUS WRC**
di **Colin McRae-Grist**
nella versione
che il pilota scozzese utilizzò
al Rally di Montecarlo 2001



AUTOMODELLO ELETTRICO RTR in scala 1:10

FORD FOCUS WRC McRAE

art. EZRL001 (omologato Back2Fun)
Passo 259 mm, carreggiata 190 mm.
(ant. e post.)
Telaio RL004 con upper deck in
alluminio.
"Ready to Race" completamente mon-
tato, con carrozzeria verniciata e finita,
radiocomando 2.4 GHZ,
batteria NiMH e caricabatterie rapido.
Regolatore di velocità 40A,
compatibile con Lipo 2-3S.
Servo dello sterzo 6Kg.
Elettronica waterproof.



Prodotto con licenza ufficiale FORD



ITALTRADING s.a.s. - 59100 PRATO Italy
tel. 0574-597025 - news@italtrading.it
www.italtradingstore.it
www.therallylegends.it